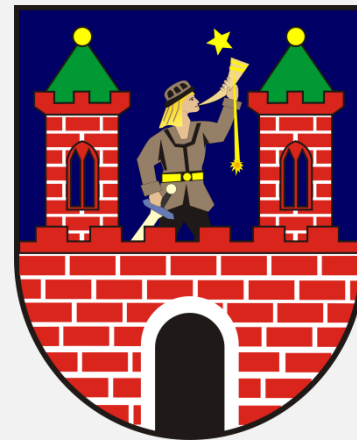


Blue Ocean Business
Consulting Sp. z o.o.



**EKSPERTYZA W ZAKRESIE
ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH
NA OBSZARZE REWITALIZACJI
MIASTA KALISZA**

BLUE OCEAN – WIELE DRÓG JEDEN CEL
WWW.BOBC.PL





Gminny Program Rewitalizacji

Projekt pt. „Opracowanie Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Kalisza” jest dofinansowany z Funduszy Europejskich w ramach konkursu organizowanego przez Województwo Wielkopolskie oraz Ministerstwo Rozwoju, o przyznanie dotacji na „Przygotowanie programów rewitalizacji”



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



MINISTERSTWO
ROZWOJU



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
WIELKOPOLSKIEGO

Unia Europejska
Fundusz Spójności



ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA



- ① Wprowadzenie i definicje
- ② Część badawcza ekspertyzy
- ③ Wnioski i wyniki analiz
- ④ Zestawienie rekomendacji

NIEKTÓRE DEFINICJE STOSOWANE W OPRACOWANIU



- **Komunikacja miejska** – gminne przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywane w granicach administracyjnych miasta lub miasta i gminy, albo miast lub miast i gmin sąsiadujących, jeśli zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek międzygminny w sprawie wspólnej realizacji komunikacji na swoim obszarze;
- **Przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora, której świadczenia, w przypadku braku rekompensaty, operator nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub nie podjąłby się na takich samych warunkach ze względu na swój własny interes gospodarczy;
- **Kongestia** – zbiór strat, generowanych poprzez nadmierne użytkowanie dróg, będący konsekwencją natężenia ruchu drogowego przewyższającego faktyczną przepustowość danego odcinka sieci transportowej lub węzła na niej występującego, w szczególności strat czasu, obniżenia przeciętnej prędkości jazdy, zwiększonej emisji zanieczyszczeń i hałasu, zużycia paliwa przez środki transportu;
- **Elementy uspokojenia ruchu** – urządzenia znajdujące się na obszarze drogi, wymuszające poruszanie się pojazdów z niewielką prędkością, jak również drogi zawierające jezdnie o strukturze i geometrii sprawiającej konieczność pokonywania ich powoli

NIEKTÓRE DEFINICJE STOSOWANE W OPRACOWANIU



- **Priorytety dla transportu publicznego** – zbiór rozwiązań z zakresu zarządzania transportem, pozwalający na przemieszczanie się środków transportu publicznego na preferencyjnych zasadach względem motoryzacji indywidualnej, mający na celu podniesienie atrakcyjności tych rodzajów transportu kosztem własnych środków transportu;
- **Woonerf** – nowoczesna forma przestrzeni publicznej, łącząca cechy jezdni, deptaku, parkingu, miejsca spotkań ludzi, obiektów użyteczności publicznej, małą architekturę, wyposażona w elementy uspokojenia ruchu oraz często priorytety dla transportu publicznego, jak i rowerowego (w tym np. parkingi rowerowe);
- **Deptak** – droga, ulica, skwer lub aleja całkowicie lub prawie całkowicie wyłączona z ruchu kołowego, niedostępna dla motoryzacji indywidualnej, stanowiąca jeszcze bardziej przyjazny obszar dla ruchu pieszego, niż woonerf;
- **Parking buforowy** – obszar przeznaczony do parkowania pojazdów transportu indywidualnego, będący miejscem fizycznie ogrodzonym i dedykowanym dla określonych grup użytkowników, np. przesiadających się do pojazdów transportu publicznego; nowoczesne parkingi buforowe często są wyposażone w ochronę, monitoring, a wjazd i wyjazd wiąże się z użyciem biletu parkingowego i uruchomieniu szlabanów;
- **Kontrapas** – pas ruchu drogowego, dedykowany określonym uczestnikom ruchu (najczęściej rowerzystom lub komunikacji miejskiej), po którym ruch odbywa się w przeciwnym kierunku względem ogólnodostępnego ruchu jednokierunkowego dla wszystkich uczestników ruchu

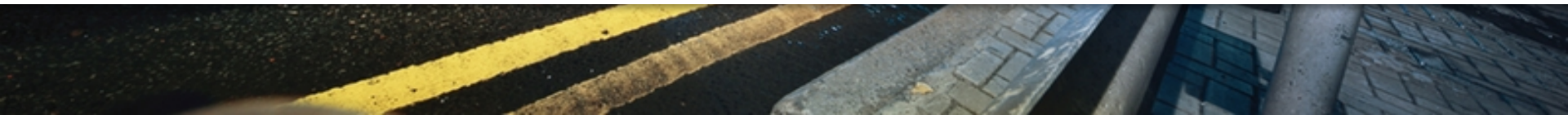
GŁÓWNE PROBLEMY TRANSPORTOWE KALISZA



- Duże natężenia ruchu na obszarze rewitalizacji i wynikający z tego problem kongestii (wydłużenie czasu przejazdu, mniejsza płynność ruchu),
- Występujące duże zanieczyszczenie powietrza, degradacja środowiska przyrodniczego oraz pogarszający się komfort życia mieszkańców (emisja zanieczyszczeń pyłowych, generowany hałas, degradacja przestrzeni miejskiej itd.),
- Spadek efektywności funkcjonowania transportu publicznego, który wynika m.in. z rosnącej kongestii (wydłużenie czasu przejazdu i wzrost jego nieprzewidywalności, a tym samym: spadek punktualności),
- Braki w zakresie infrastruktury ruchu pieszego oraz rowerowego (w tym np. brak ciągłości) oraz degradacja istniejącej infrastruktury (np. przez parkujące samochody),
- Niski stopień wykorzystania roweru, jako alternatywnego środka komunikacji w stosunku do transportu samochodowego,
- Nadmierna liczba parkujących pojazdów w centrum miasta.



CZĘŚĆ BADAWCZA EKSPERTYZY



OKREŚLENIE GRANIC OBSZARU REWITALIZACJI



Obszar ten jest ograniczony ulicami:

- Wojska Polskiego,
- Stawiszyńska,
- Garncarska,
- Warszawska,
- fragment ul. Łódzkiej,
- fragment ul. Szlak Bursztynowy,
- Nowy Świat,
- Harcerska,
- Poznańska.

Długość „pierścienia”, tworzonego przez ciąg w/w ulic wynosi około 7,5 km. Rozciągłość obszaru ekspertyzy z północy na południe wynosi ok. 2,3 km, natomiast z zachodu na wschód: 2,1 km. Obszar ten nie ma jednak regularnego kształtu i łącznie zajmuje powierzchnię nieco ponad 3 km².

ZAKRES PRZEPROWADZONYCH BADAŃ

1. **Badania natężenia ruchu drogowego (w tym również rowerowego);**
2. **Badania stopnia wykorzystania miejsc parkingowych**

WYZNACZONE PUNKTY PROWADZENIA BADAŃ POTOKÓW RUCHU

1. Ulica Częstochowska – północna część skrzyżowania z ul. Nowy Świat;
2. Ulica Ułańska – północna część skrzyżowania z ul. Nowy Świat;
3. Ulica Śródmiejska – południowa część skrzyżowania z ul. Kościuszki i ul. Fabryczną;
4. Ulica Złota – południowa część skrzyżowania z al. Wojska Polskiego;
5. Ulica Majkowska – południowa część skrzyżowania z al. Wojska Polskiego;
6. Ulica Stawiszyńska – południowa część skrzyżowania z ul. Garncarską;
7. Ulica Warszawska – zachodnia część skrzyżowania z ul. Łódzką;
8. Ulica Sukiennicza – most na rzece Prośnie.

Zestawienie łącznego natężenia ruchu drogowego w godz. 7-18 w kierunku centrum Kalisza

Przekrój/interwał	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	łącznie
Śródmiejska	690	716	640	681	584	507	597	643	765	696	673	7192
Częstochowska	617	490	444	449	472	379	509	484	525	432	341	5142
Sukiennicza	470	482	476	500	449	459	463	516	570	394	298	5077
Warszawska	442	474	447	468	434	411	429	466	420	424	375	4790
Majkowska	326	380	390	397	436	420	432	406	529	380	394	4490
Ułańska	369	303	438	424	418	342	389	401	449	440	367	4340
Stawiszyńska	398	357	375	351	262	291	329	337	370	377	385	3832
Złota	124	119	115	127	118	106	114	108	145	141	121	1338
Total	3436	3321	3325	3397	3173	2915	3262	3361	3773	3284	2954	36201

Zestawienie łącznego natężenia ruchu drogowego w godz. 7-18 w kierunku od centrum Kalisza w stronę dzielnic peryferyjnych

Przekrój/interwał	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	łącznie
Sukiennicza	468	511	523	555	482	534	489	549	674	444	331	5560
Warszawska	285	343	404	416	383	464	516	660	507	622	611	5211
Majkowska	354	439	409	454	470	498	493	489	501	417	455	4979
Ułańska	552	307	461	543	389	344	358	496	522	533	433	4938
Częstochowska	379	358	374	405	390	423	456	462	626	489	426	4788
Stawiszyńska	225	266	259	266	259	281	305	318	393	362	300	3234
Złota	113	97	106	93	75	69	88	110	127	102	100	1080
łącznie	2376	2321	2536	2732	2448	2613	2705	3084	3350	2969	2656	29790

Zestawienie łącznego natężenia ruchu rowerowego w godz. 7-18 w kierunku centrum Kalisza

Przekrój/interwał	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	łącznie
Śródmiejska	39	38	31	33	52	47	35	36	49	48	47	455
Częstochowska	17	20	14	16	12	13	11	15	18	19	18	173
Sukiennicza	9	12	22	24	19	19	16	22	27	21	25	216
Warszawska	27	44	39	33	42	35	26	25	25	31	37	364
Majkowska	11	12	19	16	10	14	16	15	17	21	23	174
Ułańska	16	15	27	33	30	25	22	22	28	30	27	275
Stawiszyńska	10	7	6	7	6	7	6	17	15	13	4	98
Złota	3	5	1	2	1	4	5	2	8	6	5	42
Total	132	153	159	164	172	164	137	154	187	189	186	1797

Zestawienie łącznego natężenia ruchu rowerowego w godz. 7-18 w kierunku od centrum Kalisza w stronę dzielnic peryferyjnych

Przekrój/interwał	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	łącznie
Częstochowska	5	5	10	14	11	12	19	28	29	27	26	186
Sukiennicza	2	3	12	18	18	15	22	29	22	25	24	190
Warszawska	15	12	11	22	29	36	40	51	50	45	38	349
Majkowska	6	3	6	5	18	24	27	21	22	29	28	189
Ułańska	17	20	21	17	33	31	26	38	41	44	33	321
Stawiszyńska	8	8	1	5	-	3	-	7	9	16	4	61
Złota	4	-	1	4	1	1	5	7	13	7	3	46
Total	57	51	62	85	110	122	139	181	186	193	156	1342

Określenie
obszarów pomiaru
wykorzystania
miejsc
parkingowych



Obszary parkingowe o największym poziomie wykorzystania w godzinach 7-18

1. Ulica Krótka – 97,92 %
2. Ulica Kredytowa – 93,75 %
3. Ulica Piskorzewska – 92,71 %
4. Nowy Rynek – 91,76 %
5. Ulica Chodyńskiego – 89,58 %
6. Ulica Sukiennicza – 89,29 %
7. Ulica Kanonicka – 87,68 %
8. Ulica Mariańska – 86,67 %

Obszary parkingowe o najniższym poziomie wykorzystania w godzinach 7-18

1. Ulica Wodna – 26,04 %
2. Ulica Czaszkowska – 29,65 %
3. Ulica Ciasna – 31,08 %
4. Ulica Niecała – 48,61 %
5. Ulica Chopina – 51,33 %
6. Ulica Parczewskiego – 53,49 %
7. Ulica św. Stanisława – 56,73 %
8. Ulica Babina – 59,84 %

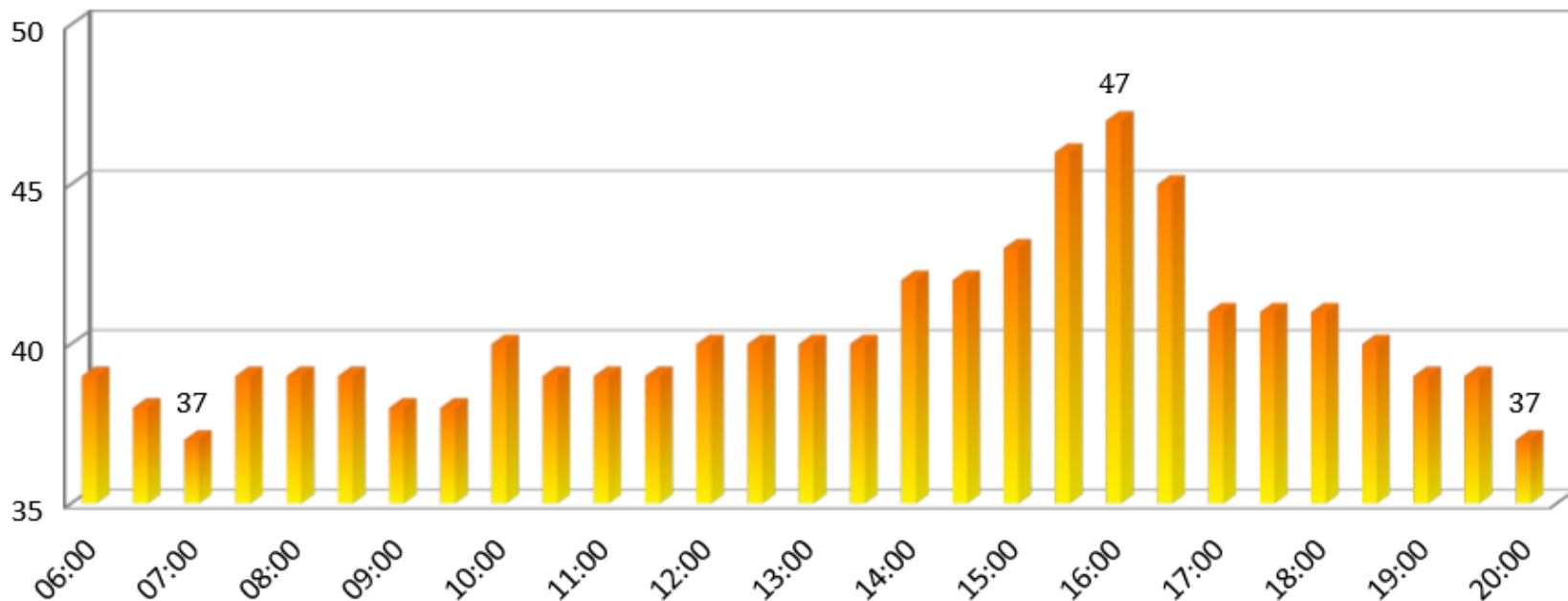
Pomiar zjawiska kongestii ruchu

- badania czasu przejazdu na 4 trasach w różnych godzinach

1. Granica obszaru opracowania, przejazd w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, po trasie o łącznej długości 7,4 km (trasa nr 1);
2. **Od Ronda Ptolemeusza przez ul. Częstochowską, al. Wolności, ul. Sukienniczą, ul. Kolegialną, plac Kilińskiego, ul. Stawiszyńską do skrzyżowania z al. Wojska Polskiego, o długości 2,5 km (trasa nr 2);**
3. Od ul. Babina przez plac Kilińskiego, ul. Kolegialną, ul. Sukienniczą, al. Wolności, ul. Bankową, ul. Fabryczną, ul. Kościuszki do al. Wojska Polskiego, o długości 2,3 km (trasa nr 3);
4. **Od skrzyżowania ul. Nowy Świat z ul. Śródmiejską, ul. Narutowicza, ul. Parczewskiego, ul. Nowy Rynek, ul. 3 Maja, ul. Warszawska do skrzyżowania z ul. Łódzką, o długości 2,0 km (trasa nr 4).**

Pomiar zjawiska kongestii ruchu - badania czasu przejazdu na 4 trasach w różnych godzinach

Łączny czas przejazdu trasami nr 1-4





WNIOSKI I WYNIKI ANALIZ



ZAKRES OPISANYCH WNIOSKÓW I WYNIKÓW ANALIZ

1. Motywacje i zachowania przestrzenne osób przyjeżdżających do centrum;
2. Preferencje w zakresie parkowania i przemieszczania się w centrum;
3. Główne cele podróży w centrum;
4. Możliwości obsługi centrum z wykorzystaniem transportu publicznego;
5. Możliwości obsługi centrum z wykorzystaniem transportu rowerowego;
6. Przykłady zastosowań z innych ośrodków miejskich

Główne przyczyny rezygnacji z transportu publicznego na rzecz indywidualnego

1. **łatwy dostęp do rynku samochodów osobowych;**
2. wzrost siły nabywczej obywateli w odniesieniu do samochodów osobowych, szczególnie na rynku wtórnym;
3. **moda na posiadanie własnego samochodu;**
4. większy komfort podróżowania własnym samochodem (poczucie prywatności, gwarancja zajęcia miejsc siedzących, bezpieczeństwo jazdy);
5. **możliwość realizacji podróży bezpośrednio ze źródła do celu (bez konieczności przesiadek) i często ograniczająca do minimum odcinek konieczny do pokonania pieszo (np. z mieszkania na oddalony o 50 metrów parking);**
6. możliwość przewożenia większych bagaży, niż w środkach transportu publicznego;
7. **niekiedy większa opłacalność przejazdu własnym samochodem, zwłaszcza przy niewielkich odległościach, kiedy samochodem osobowym podróżuje więcej osób;**
8. w niektórych przypadkach korzystne ceny opłat parkingowych;
9. **krótszy czas przejazdu między źródłem a celem podróży (samochód osobowy nie traci czasu zatrzymując się na przystankach i zwykle rozwija większą prędkość od autobusu);**

Główne przyczyny rezygnacji z transportu publicznego na rzecz indywidualnego

10. **brak dostatecznych priorytetów dla transportu publicznego nie zachęca do korzystania z niego (ten sam czas stania w korkach na drodze przy niższym komforcie jazdy);**
11. stan techniczny i wizualny środków transportu publicznego, który nie jest w stanie sprostać rosnącym wymaganiom użytkowników;
12. **brak dogodnych połączeń komunikacyjnych między źródłem, a celem podróży;**
13. konieczność dostosowania swoich planów podróży do rozkładu jazdy środków transportu publicznego;
14. **straty czasu, wynikające z oczekiwania na autobus na przystanku;**
15. większa niezawodność transportu indywidualnego;
16. **mało atrakcyjna oferta biletowa w transporcie publicznym;**
17. skłonność komunikacji miejskiej do powstawania opóźnień w realizacji kursów, co jest irytujące dla pasażerów.

ZALECENIA DOTYCZĄCE ZWIĘKSZENIA ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO WZGLĘDEM INDYWIDUALNEGO

1. Polityka transportowa miasta;
2. Działania marketingowe na rzecz transportu publicznego;
3. Wprowadzenie ograniczeń w ruchu dla transportu indywidualnego;
4. Wprowadzenie ulic dostępnych dla komunikacji miejskiej kosztem indywidualnej, w tym woonerfów, a także priorytetów dla transportu publicznego;
5. Uatrakcyjnienie taryfy biletowej i oferty przewozowej (sieci połączeń), zgodnie z modelami i zaleceniami opisanymi w Planie Transportowym;
6. Rozbudowa sieci drogowej poza obszarem rewitalizacji w taki sposób, aby centrum Kalisza nie musiało stanowić alternatywnego rozwiązania dla ruchu tranzytowego.

ZALECENIA DOTYCZĄCE ZWIĘKSZENIA ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU ROWEROWEGO WZGLĘDEM SAMOCHODOWEGO

1. Działania marketingowe na rzecz transportu rowerowego;
2. Wprowadzenie ograniczeń w ruchu dla transportu indywidualnego;
3. Wprowadzenie ulic niedostępnych dla motoryzacji indywidualnej, a dopuszczającej ruch rowerowy;
4. Budowa większych parkingów rowerowych, wyposażonych w monitoring i uchwyty ułatwiające przypięcie roweru;
5. Kampanie społeczne na rzecz transportu rowerowego i wskazanie tej formy transportu jako jednego z rozwiązań np. dla problemu otyłości;
6. Dążenie do odseparowania ruchu rowerowego od ruchu pieszego;

ZALECENIA DOTYCZĄCE ZWIĘKSZENIA ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU ROWEROWEGO WZGLĘDEM SAMOCHODOWEGO

- 7. Poprawa stanu technicznego dróg rowerowych wraz z likwidacją w ich ciągach przeszkód, które ujemnie wpływają na komfort i bezpieczeństwo jazdy oraz mogą spowodować wypadek lub uszkodzenie roweru (krawężniki na skrzyżowaniach, różnice poziomu między drogą rowerową a jezdnią na skrzyżowaniach, występowanie schodów itp.);**
- 8. Rozbudowa sieci rowerowej w oparciu o uchwalone w Kaliszu założenia funkcjonalne i o parametrach zalecanych do sprecyzowania, zwiększających poziom bezpieczeństwa rowerzystów;**
- 9. Wprowadzenie punktów pozwalających na samodzielną naprawę roweru, jeśli dany rodzaj awarii na to pozwala;**
- 10. Wprowadzenie rowerów miejskich;**
- 11. Dopuszczenie wykorzystywania rowerów miejskich jako pojazdów zastępczych w przypadku awarii roweru właściciela, zdającego jednocześnie niesprawny rower do przechowania na parkingu rowerów miejskich;**
- 12. Wprowadzenie w urzędach i instytucjach możliwości docenienia pracowników, którzy korzystają z roweru w drodze do pracy, poprzez rozwiązania dozwolone w obowiązujących przepisach prawa pracy.**

Przykład oznakowania drogi na obszarze rewitalizacji – wyłączenie ruchu samochodowego z dopuszczeniem rowerowego



PRZYKŁADY ZASTOSOWAŃ Z INNYCH OŚRODKÓW MIEJSKICH

- Kontrapasy dla komunikacji miejskiej i (lub) transportu rowerowego;
- Woonerfy
- Strefy ograniczonej prędkości (np. „Tempo 30”);
- Drogi dedykowane tylko dla komunikacji publicznej;
- Spowalniacze ruchu w postaci tzw. „poduszek berlińskich”;
- Separatory ruchu;
- Sygnalizacje świetlne wyposażone w wideodetekcję i radarowy pomiar prędkości;
- Stanowiska postojowe Kiss&Ride;
- Rowery miejskie;
- Suburbanizacja centrów miast i wprowadzanie obszarów zieleni;
- Standaryzacja techniczna i logistyczna dróg rowerowych



Woonerf na ul. Traugutta w Łodzi

BLUE OCEAN – WIELE DRÓG JEDEN CEL

WWW.BOBC.PL


blueocean



ZESTAWIENIE REKOMENDACJI

ZAKRES PRZEDSTAWIONYCH REKOMENDACJI

1. Publiczny transport zbiorowy;
2. Transport rowerowy;
3. Integracja środków transportu;
4. Ograniczenia dla transportu indywidualnego;
5. Strefy ruchu uspokojonego;
6. Polityka transportowa miasta.

Główne rekomendacje dotyczące komunikacji miejskiej

- 1. Odmłodzenie taboru autobusowego poprzez zastępowanie najstarszych pojazdów nowymi, w tym do rozważenia z alternatywnym napędem.**
- 2. W nowo zakupowanych autobusach dla komunikacji miejskiej należy wprowadzać takie rozwiązania jak: dostęp do bezpłatnego, bezprzewodowego internetu, bramki do automatycznego zliczania pasażerów na przystankach, mobilne biletomaty, system monitoringu, tablice elektroniczne wewnątrz pojazdów, służące do prezentowania dynamicznej informacji pasażerskiej oraz komunikatów i reklam, klimatyzację dla pasażerów i kierowców, nadajniki GPS pozwalające na bieżącą aktualizację pozycji każdego pojazdu na obszarze sieci transportowej.**
- 3. Wprowadzenie niewielkich zmian w systemie biletowym, przy głównym założeniu, że bilet jednorazowy normalny nie może być droższy, niż wysokość opłaty parkingowej za 1 godzinę postoju samochodu w strefie płatnego parkowania.**
- 4. Kontynuacja standaryzacji wyglądu i funkcjonalności wiat przystankowych nie tylko na obszarze rewitalizacji, ale w ramach całej sieci komunikacyjnej.**

Główne rekomendacje dotyczące komunikacji miejskiej

5. Pozostawienie dotychczasowego układu przystanków komunikacyjnym w obszarze rewitalizacji, z możliwością opcjonalnego skorygowania ich lokalizacji maksymalnie o kilkadziesiąt metrów, jeśli zdecydują o tym względy bezpieczeństwa ruchu lub potrzeby zgłaszane przez mieszkańców. Liczba przystanków nie powinna ulec zmianie, a odległości między nimi są zgodne z zasadami inżynierii ruchu drogowego.
6. **Rozważenie możliwości zastosowania taboru autobusowego o mniejszej pojemności i lepszych parametrach ruchowych (pokonywanie łuków o mniejszych promieniach), w celu wprowadzenia komunikacji miejskiej na niektóre z ulic centrum Kalisza, w tym również w układzie wschód-zachód na wybranych odcinkach.**
7. Nieznaczne, ale stałe poprawianie komfortu podróży autobusami komunikacji miejskiej w postaci obsługi najbardziej obciążonych linii taborom o zwiększonej pojemności, w tym jednostkami 18-metrowymi.
8. **Rozważenie przebudowy układu połączeń komunikacyjnym z wykorzystaniem ciągów jednokierunkowych ulic w centrum miasta, jako kryteriów ulicznych.**

Główne rekomendacje dotyczące komunikacji rowerowej

1. **Możliwie szybkie uzupełnienie odcinków dróg dla rowerów, które kończą się obecnie w miejscach potencjalnie kolizyjnych z innymi uczestnikami ruchu (np. na skrzyżowaniach) lub stwarzających zagrożenie dla rowerzystów (np. schody lub brak ciągłości szlaku rowerowego – ciek wodny, trawnik itp.).**
2. **Potraktowanie dokumentu „Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie Miasta Kalisza” jako nadrzędnego względem innych opracowań w tym zakresie i bezwzględna realizacja jego założeń pod względem logistycznym.**
3. **Stworzenie realnego harmonogramu rozbudowy systemu tras rowerowych według istotności do wykonania, z uwzględnieniem bardziej kolejności działań (etapowania), niż określania terminów budowy.**
4. **Obniżenie krawężników przy przejazdach przez skrzyżowania dróg dla rowerów z drogami kołowymi dla zwiększenia komfortu rowerzystów.**
5. **Eliminacja przeszkód terenowych, wpływających na spójność tras rowerowych, drastycznie wydłużających czas podróży i zniechęcających do tej formy transportu.**

Główne rekomendacje dotyczące komunikacji rowerowej

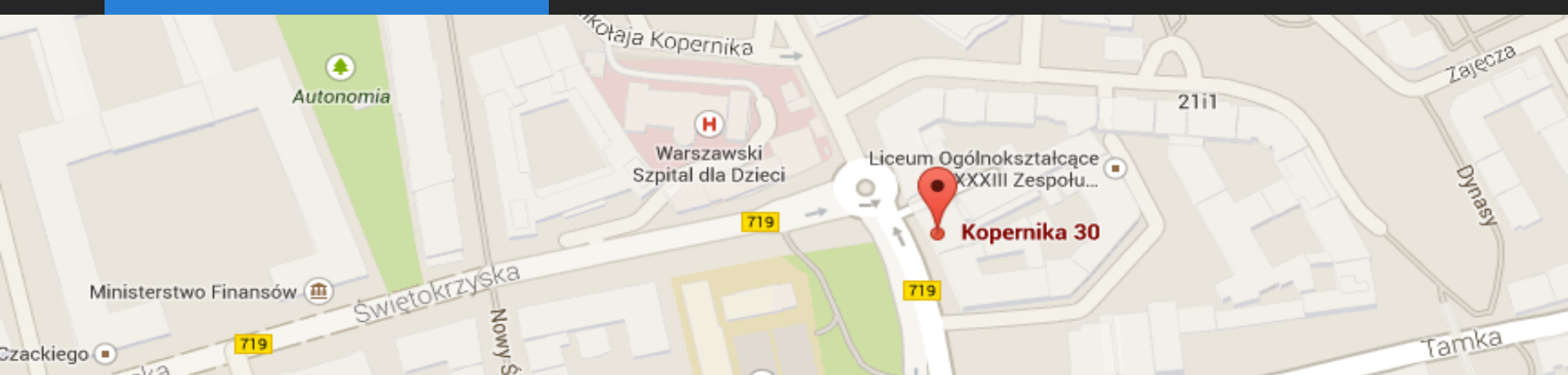
6. Ujednolicenie nawierzchni dróg rowerowych na zbudowane z masy bitumicznej lub z betonu w postaci wylewanej mieszanki na podbudowę z kruszywa.
7. W ramach planowania nowych dróg rowerowych, przyjęcie prędkości konstrukcyjnej na poziomie 30 km/h, która zapewnia wysoki komfort jazdy, pozwoli skrócić czas niezbędny na pokonanie danego odcinka oraz będzie zgodna z przyjętym standardem w strefie uspokojonego ruchu – „Tempo 30”.
8. W miejscach, które tego będą wymagać, stosowanie precyzyjnego i rzetelnego oznakowania dróg rowerowych, wykorzystującego znaki drogowe kategorii „Mini”
9. W ramach infrastruktury towarzyszącej, utworzenie parkingów rowerowych i wypożyczalni Rowerów Miejskich.
10. Na odcinkach dróg rowerowych poza skrzyżowaniami, wprowadzenie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, minimalizujących skutki np. najechania na przeszkodę z prędkością zbliżoną do 30 km/h.
11. W przypadku dróg dla rowerów na obszarze staromiejskim, likwidacja bardzo niewygodnych przejazdów dla rowerzystów po kostce kamiennej sprzed kilkadziesiąt lat, mających obłą powierzchnię, zastąpienie tej nawierzchni nową kostką kamienną o powierzchni płaskiej.

Główne rekomendacje dotyczące ograniczeń dla motoryzacji indywidualnej

1. Wprowadzenie w centrum miasta strefy ograniczonej prędkości do 30 k/h, zwanej również strefą „Tempo 30”.
2. **Ograniczenie liczby miejsc parkingowych w centrum Kalisza.**
3. Wprowadzenie urządzeń i instalacji wymuszających jazdę z niewielką prędkością, co ma na celu eliminację ruchu tranzytowego z obszaru rewitalizacji, wykorzystywanego jako zbiór dróg alternatywnych dla zatłoczonych w godzinach szczytu szczególnie DK 12 i DW 450.
4. **Zmniejszenie przekroju dróg, przeznaczonych dla samochodów prywatnych, na rzecz buspasów oraz dróg rowerowych, również w postaci kontrapasów**
5. Likwidacja części stanowisk postojowych w centrum z przeznaczeniem na parkingi rowerowe, małą architekturę oraz tereny zielone (woonerfy).
6. **Objęcie zakazem ruchu ulic: Piekarskiej, Rynku Głównego, Biskupiej, Chodyńskiego, Piskorzewskiej od Rynku Głównego do Garbarskiej.**
7. Wzrost kosztów związanych z parkowaniem w centrum ze względu na wyższe stawki opłat.
8. **Zmiany w programach sygnalizacji świetlnej, wydłużające czas trwania sygnału zielonego na ciągach drogowych wykorzystywanych przez autobusy komunikacji miejskiej, kosztem innych relacji.**

Rekomendowane lokalizacje woonerfów na obszarze rewitalizacji miasta Kalisza

- ul. Kanonicka od Zamkowej do Grodzkiej,
- ul. Franciszkańska na całej długości,
- ul. Śródmiejska od Franciszkańskiej do Złotej,
- ul. Złota od Śródmiejskiej do Targowej,
- ul. Zamkowa od Chodyńskiego do Kanonickiej,
- ul. Łazienna na całej długości,
- ul. Piekarska od Sukienniczej do Kadeckiej,
- ul. Mariańska od Placu Św. Józefa do Łaziennej
- ul. Browarna na całej długości.



DANE KONTAKTOWE



Adres

Ul. Kopernika 30
00-336 Warszawa

Email

BIURO@BOBC.PL

Telefon

22 828 49 90