

**PODSUMOWANIE**

**KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

**I PROPOZYCJA MODYFIKACJI KONCEPCJI**

**OPTYMALIZACJI OFERTY PRZEWOZOWEJ**

**KALISKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ**

## 1. Uwagi i postulaty wniesione podczas konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne koncepcji optymalizacji oferty przewozowej kaliskiej komunikacji miejskiej przeprowadzone od 13 do 24 czerwca 2022 r.

### W konsultacjach społecznych w terminie ich przeprowadzania wniesiono:

- **273 uwagi z formularzy papierowych;**
- **539 uwag w formularzach elektronicznych;**
- **40 uwag w formie komentarzy na Facebooku;**
- **13 uwag przekazanych przez operatora – Kaliskie Linie Autobusowe sp. z o.o.**

**Łącznie przekazano więc aż 865 uwag**, przy czym zaznaczyć należy, że pojedyncze wnioski zawierały często więcej niż jedną uwagę, a część przesłanych formularzy nie zawierała żadnych uwag. Były też liczne wnioski zupełnie identyczne (powtarzające się) – można więc przyjąć, że niektóre osoby składały ten sam wniosek więcej niż jeden raz (być może poprzez kilkakrotne wciśnięcie przycisku „wyślij” w formularzu elektronicznym po wyczyszczeniu plików cookie z przeglądarki lub ominięciu zabezpieczeń w inny sposób).

Najwięcej głosów sprzeciwu w stosunku do założeń nowej koncepcji funkcjonowania kaliskiej komunikacji miejskiej dotyczyło zaplanowanego **wycofania się z obsługi linii 3D**, obsługującej miejscowości Chotów, Gostyczyna, Śmiłów, Osiek i Żydów. W tej sprawie przysłano aż 215 wniosków: 204 od pasażerów z terenu podmiejskiego i ostatniego przystanku na terenie miasta – Rzymska Murowaniec oraz pozostałych 11 z terenu Kalisza, z którego mieszkańcy po likwidacji tej linii mieliby do dyspozycji tylko jedną linię autobusową z godziną częstotliwością kursowania, a więc postulowali pozostawienie linii 3D przynajmniej do pętli przy ul. Rzymskiej.

Głosy sprzeciwu odnosiły się także do **likwidacji podmiejskiej linii 17** (30 wniosków, wszystkie z obszaru podmiejskiego). Kolejne 32 wnioski wpłynęły przeciwko **likwidacji linii 8** – w większości z uwagi na konieczność utrzymania szybkiego połączenia pomiędzy **osiedlem Dobrzec** a ulicami Złotą i **Bażancią**, w tym ze znajdującym się przy tej ulicy Technikum im. św. Józefa. Wnioskodawcy jednogłośnie sugerowali zwiększenie liczby kursów na tej linii i dostosowanie jej rozkładu jazdy do godzin lekcyjnych w tej szkole, a także uważali za konieczne pozostawienie linii, której trasa – jako jedynej – prowadzi al. Wojska Polskiego na odcinku pomiędzy rondem Westerplatte a ul. Dobrzecką.

Sporo głosów sprzeciwu (13 wniosków) dotyczyło likwidacji **linii 13**. Składający wnioski argumentowali, że jedynym alternatywnym dojazdem do rejonu ulic **Majkowskiej** i **Długiej** pozostanie linia 9, której trasa prowadząca przez Zagorzynek będzie znacznie dłuższa niż

obecna trasa linii 13. Zgłoszono pomysły uatrakcyjnienia trasy linii 13 – poprzez jej przedłużenie jej do ul. Inwestorskiej, Sulisławic lub do osiedla Wzgórza Kalisza.

Sprzeciw zgłaszano kilkakrotnie także w kwestii proponowanej zmiany trasy **linii 9**. Wnioskodawcy kwestionowali (pomimo bardzo niewielkiego popytu) likwidację bezpośredniego połączenia Zagorzynka z osiedlem Winiary (w tej sprawie zgłoszono aż 18 wniosków) oraz likwidację jakiegokolwiek linii prowadzącej Szlakiem Bursztynowym (7 wniosków).

Wpłynęły też 4 wnioski przeciwko **wycofaniu linii 15** z Nowych Skalmierzyc. Argumentem za pozostawieniem tej linii miałyby być duża liczba pasażerów linii 19E i M, które przejeżdżają przez Nowe Skalmierzycy. Ponadto, jeden wniosek dotyczył skierowania nowej linii do tego miasta – w tym przypadku zaproponowano wydłużenie linii 12.

Po 2 wnioski wpłynęły przeciwko pomysłowi **likwidacji linii 7** oraz **skrócenia trasy linii 3B** tylko do granic miasta (aczkolwiek wnioskodawcy nie odnosili się do konieczności urealnienia dopłat ze strony gmin ościennych, traktując to jako coś dla nich oczywistego – gdyż były też uwagi dotyczące zwiększenia częstotliwości kursów tej linii), natomiast tylko 1 wniosek zgłoszono przeciwko **likwidacji linii 1B**.

Co ciekawe, wiele wniosków dotyczyło objęcia obsługą komunikacyjną miejscowości podmiejskich, które nie mają obecnie połączeń obsługiwanych przez KLA.

Były to następujące miejscowości (uszeregowane wg malejącej liczby wniosków i następnie alfabetycznie):

- **Głóski i Gałązki Małe** (5 wniosków);
- **Gołuchów** (3 wnioski);
- **osiedle Mączniki** w Nowych Skalmierzycach (3 wnioski);
- **Boczków** (2 wnioski);
- **Węgry** (2 wnioski);
- **Borków Nowy i Skarszewek** (1 wniosek);
- **Godziesze Wielkie** (1 wniosek);
- **Józefów, Szulec i Cienia Pierwsza** (1 wniosek);
- **Warszówka i Pruszków** (1 wniosek).

Ewentualne uruchomienie połączeń do nowych miejscowości powinno jednak wyjść z inicjatywy samorządów odpowiednich gmin, które w ślad za nową ofertą przewozową, powinny podjąć się jej finansowania. Przy obecnym deficycie ekonomiczno-finansowym segmentu linii podmiejskich, realizacja zgłoszonych wniosków dotyczących tak dużego poszerzenia zakresu obsługi komunikacyjnej w formie komunikacji miejskiej obszarów poza Kaliszem, wydaje się mało prawdopodobna.

Wiele też wniosków dotyczyło obsługi obszarów miasta nieobjętych obecnie połączeniami kaliskiej komunikacji miejskiej. Wśród nich najczęściej pojawiał się wniosek o objęcie obsługą komunikacyjną osiedla Wzgórza Kalisza (uwzględniony w koncepcji).

Pozostałe rejonry miasta wskazane przez wnioskodawców do uruchomienia komunikacji miejskiej, to:

- **ul. Ciesielska** – w os. Rajsków (2 wnioski);
- **osiedle Piwonice** – wewnątrz osiedla (2 wnioski);
- **ul. Rajskowska** – w os. Rajsków (1 wniosek);
- **Klub Seniora** – przy ul. Garbarskiej w ścisłym centrum miasta (1 wniosek);
- **ul. Szeroka** – w os. Chmielnik (1 wniosek);
- **ul. Podkowińskiego** – w os. Chmielnik (1 wniosek);
- **osiedle Rogatka** – wewnątrz osiedla (1 wniosek);
- **ul. Młynarska** – w os. Kaliniec (1 wniosek);
- **ul. Kościuszki** – w Śródmieściu (1 wniosek);
- **ul. Skalmierzycka** – w os. Konopnickiej (1 wniosek);
- **ul. Celtycka** – w os. Sulisławice (1 wniosek);
- **ul. Sulisławicka** – w os. Sulisławice (1 wniosek).

Z tej listy jedynie **ul. Skalmierzycka** bez większych inwestycji nadaje się do poprowadzenia nią linii komunikacji miejskiej i postulat ten zostanie uwzględniony.

Pozostałe wymienione miejsca lub ulice z przyczyn technicznych nie nadają się do obsługi komunikacją miejską. Nawet skierowanie midibusu wąską ulicą **Ciesielską** nie jest obecnie możliwe, bo na końcu tej ulicy pojazd ten nie miałby możliwości zawrócenia. Obsługa osiedla **Piwonice**, ulic **Celtyckiej** i **Sulisławickiej** oraz ul. **Podkowińskiego** czy ul. **Szerokiej** standardowej wielkości autobusami (co sugerują wnioskodawcy poprzez zmianę tras niektórych linii) nie jest możliwe z uwagi na parametry ulic, przy czym ul. Sulisławicka nawet nie jest jeszcze przejezdna na całej swojej długości. Powodem wniosku o skierowanie autobusu w ul. Podkowińskiego jest postulat zapewnienia dojazdu do przychodni „Konsylium”, skąd obecnie do najbliższego przystanku autobusowego jest 500 metrów. Przejazd autobusu ul. **Młynarską** (lub jakąkolwiek inną na osiedlu **Rogatka**) oraz ul. **Kościuszki** teoretycznie byłby możliwe, ale problematyczne byłoby wyznaczenie przystanków w ciągach tych ulic w dogodnych lokalizacjach, poza tym ulice te są dość blisko innych, którymi poruszają się pojazdy komunikacji miejskiej (ul. Górnośląska i ul. Serbinowska – którą w koncepcji wyznaczono trasę linii 22, ul. Harcerska i ul. Chopina). **Ścisłe centrum miasta** może być natomiast znacznie lepiej obsługiwane nie tylko poprzez wprowadzenie komunikacji miejskiej na ul. Garbarską, ale również dzięki uruchomieniu nowych przystanków, które są planowane w koncepcji: jednej

pary przy ul. Sukienniczej oraz przy ulicach Parczewskiego i Babina (w rejonie skrzyżowania z ul. Wodną).

**Niezależnie od barier technicznych, determinujących brak możliwości poprowadzenia postulowanymi trasami linii komunikacji miejskiej, należy zwrócić uwagę, że dla większości z tych tras złożono tylko po 1 wniosku, a jedynie w przypadku dwóch nowych ulic – po 2.**

**Mieszkańcy zgłosili także szereg propozycji nowych połączeń bezpośrednich, które wprowadzić obecnie nie funkcjonują, ale zostały zgłoszone jako przez nich pożądane.**

Największą liczbą wniosków dotyczących uruchomienia nowego połączenia bezpośredniego, charakteryzował się postulat wprowadzenia **szybkiego połączenia pomiędzy osiedlem Dobrzec a Szpitalem i Cmentarzem Komunalnym**. Obecnie bezpośredni dojazd do cmentarza wymaga przejazdu okrężną trasą – przez centrum (autobusami linii 2, 12 lub 12K). Krótszy dojazd do szpitala jest wprowadzić zapewniany, ale można skorzystać jedynie z linii 6, której trasa prowadzi wschodnim skrajem osiedla Dobrzec (ul. Podmiejską). Postulat uruchomienia szybszego połączenia w ww. relacji zgłoszono aż 25 razy (przy czym trzykrotnie sugerowano skierowanie linii 6 z zajazdem przez Cmentarz Komunalny), plus dodatkowo 1 wniosek dotyczył zapewnienia analogicznego szybkiego połączenia z osiedla Dobrzec do Kościelnej Wsi.

Z **osiedla Dobrzec** zgłaszano jeszcze postulaty dotyczące wprowadzenia w środek osiedla trasy linii 6, dzięki czemu możliwy byłby nie tylko dojazd do szpitala z całego osiedla, ale też i szybszy niż przez centrum dojazd do ul. **Częstochowskiej** oraz dojazd do ogródków działkowych przy ul. **Borkowskiej** (łącznie 4 wnioski), a także postulat bezpośredniego połączenia do strefy przemysłowej przy ul. **Inwestorskiej** (11 wniosków). Zgłoszono też wnioski o szybsze połączenie z **Sulisławicami**, a więc trasą prowadzącą nie przez centrum miasta, ale przez dworzec kolejowy i ul. Zachodnią. Wraz z innymi postulatami dotyczącymi przedłużenia trasy linii 3C przynajmniej do Galerii Amber, takich wniosków było 9. Jeden wniosek dotyczył połączenia zachodniej części osiedla Dobrzec (ul. Skłodowskiej-Curie) z pętlą **Wał Bernardyński Bażancia**.

Z **osiedla Korczak**, pomimo ogromnego zadowolenia uczestników konsultacji ze znacznego zwiększenia częstotliwości linii 5, postulowano dalsze zwiększenie oferty przewozowej. Mieszkańcy oczekiwali zmiany trasy **linii 6** w taki sposób, aby autobusy przejeżdżały **przez os. Korczak**, a nie przez przystanek przy szpitalu (1 wniosek), a także sugerowali wydłużenie trasy **linii 5 do Dworca PKP** i wybranymi kursami do pętli przy **ul. Metalowców**, aby zapewnić połączenie tego osiedla z dworcem kolejowym (4 wnioski).

Z **osiedla Winiary** (oraz z przystanków przy ul. Łódzkiej) postulowano nowe bezpośrednie połączenia w kierunkach: **Cmentarza Komunalnego** (4 wnioski), **Wału Bernardyńskiego** (2 wnioski) i **osiedla Majków** (1 wniosek).

Z osiedla **Majków** wnioskowano o bezpośrednie połączenie ze **szpitalem** i **Cmentarzem Komunalnym** (1 wniosek) oraz z ulicą **Częstochowską** (1 wniosek).

Z **osiedla Zagorzynek** zgłoszono jedynie postulat nowego bezpośredniego połączenia z **Cmentarzem Komunalnym** (1 wniosek).

Z ul. **Częstochowskiej** zaproponowano dwa nowe połączenia: dwa wnioski dotyczyły połączenia z **Cmentarzem Komunalnym** oraz dwa wnioski połączenia z ulicą **Złotą**.

Nowe połączenie zaproponowano także z **Sulisławic** do **ul. Warszawskiej** (1 wniosek) oraz postulowano wydłużenie trasy **linii 22** ul. Braci Niemojowskich do Cmentarza Tynieckiego (również 1 wniosek).

W jednym wniosku zaproponowano **zupełnie nową linię** i wskazano jej trasę: z przystanku Majkowska Medix ulicami Wojska Polskiego i Dobrzecką (czyli podobnie do obecnej trasy linii 8), a następnie dalej przez galerię Amber i ulicami: Górnośląską, Lipową, Nowy Świat, Bankową, Jana Pawła II, Łódzką, z zajazdem do Aquaparku, Łódzką i Borkowską do pętli Długa.

Zaproponowano również kilka zmian w trasach konkretnych linii. Częstymi postulatami były:

- rezygnacja z wprowadzenia zajazdu linii **1A na osiedla Winiary** (wpłynęło 5 takich wniosków, w tym z KLA sp. z o.o.);
- zmiana trasy linii **2** w taki sposób, aby nie pojawiała się w dwóch kierunkach w centrum na tych samych przystankach (3 wnioski);
- wydłużenie trasy linii **5** do ul. Sikorskiego (1 wniosek, aczkolwiek bez wskazania, gdzie autobusy miałyby zawracać).

**Poza zmianami w trasach, pod adresem niemal wszystkich linii lub poszczególnych fragmentów sieci komunikacyjnej, zgłaszano postulaty zwiększenia liczby kursów i częstotliwości połączeń.** Najwięcej zgłoszeń dotyczyło zwiększenia liczby kursów wykonywanych ul. **Wrocławską** (aż 36 wniosków). Wiele wniosków dotyczyło również zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów linii 6, a najlepiej uruchomienia drugiej linii (z trasą prowadzącą ul. Legionów) do ul. **Warszawskiej** i do miejscowości **Pólko** (17 wniosków). Kolejnym miejscem pod względem liczby zgłoszonych wniosków o zwiększenie częstotliwości połączeń był ciąg ulic: **Złota – Bażancia – Wał Bernardyński** (11 wniosków). Zwiększenie liczby kursów do ul. **Inwestorskiej** postulowano 9 razy, a na linii **3C** – 7 razy.

Wzrost częstotliwości obsługi **osiedla Majków** postulowano w 6 wnioskach (w tym w 2 wyraźnie zwracano uwagę na godziny wieczorne), a 4 wnioski dotyczyły zwiększenia liczby kursów realizowanych **ul. Kordeckiego**. W sprawie zwiększenia częstotliwości kursów przez **Zagorzynę** złożono 3 wnioski. Kolejne 2 wnioski dotyczyły intensywności obsługi pętli **Majkowska Medix** oraz linii **11**. Jedna uwaga dotyczyła zwiększenia liczby kursów **linii 9**, a także kursów wykonywanych z pętli przy ul. **Elektrycznej** oraz z przystanków przy **ul. Harcerskiej**.

Niektóre wnioski dotyczyły zwiększenia częstotliwości połączeń tylko **w godzinach wieczornych**: 6 razy wskazano na zbyt niską częstotliwość kursów wieczorami do **Cmentarza Komunalnego** (choć można się domyśleć, że wnioski te złożyli mieszkańcy pobliskich osiedli poza Kaliszem), a 5 razy proszono o dostosowanie do potrzeb pasażerów godzin kursów wieczornych z pętli przy ul. **Elektrycznej** (w tym we wniosku złożonym przez tamtejszy zakład pracy). Złożono też 7 ogólnych uwag dotyczących zwiększenia częstotliwości połączeń, w tym w 3 z nich wskazano w szczególności na godziny wieczorne.

Oprócz zwiększenia częstotliwości kursowania postulowano także uruchomienie niektórych linii w soboty i niedziele. Jeden wniosek dotyczył uruchomienia w dni weekendowe połączeń realizowanych ulicą **Skarszewska**, kolejny – uruchomienia w dni wolne od pracy **linii 9**, a w 1 wniosku zaproponowano w sposób ogólny, aby wszystkie linie kaliskiej komunikacji miejskiej funkcjonowały **całotygodniowo**.

Część wniosków dotyczyła zwiększenia liczby połączeń poza miasto: najwięcej do **Nowych Skalmierzyc** i **Ostrowa Wielkopolskiego** (14 wniosków) oraz na **linii 3B** (11 wniosków). Poza tym 7 wniosków dotyczyło linii **3A** lub wydłużenia trasy linii **6** do pętli Szale, natomiast po 3 wnioski zgłoszono w kwestii zwiększenia liczby kursów na liniach: **1A, 12K** i **17**.

Poza Kaliszem zgłoszono też postulat zmiany trasy linii **19E i M** na terenie miasta Ostrowa Wielkopolskiego: w aż 4 wnioskach postulowano skierowanie tras tych linii bezpośrednio do centrum przesiadkowego, z pominięciem centrum miasta. Zaproponowano też bezpośrednie połączenie Opatówka z ul. Częstochowską w Kaliszu (1 wniosek).

Warto w tym miejscu – jako oddzielny – przedstawić wniosek dotyczący uruchomienia dodatkowej **linii 20**. Pewnej grupie pasażerów tak spodobała się nowa trasa linii 22 (obsługująca ulice: Serbinowską, Widok, Mickiewicza i Dobrzecką oraz nowe osiedle Wzgórza Kalisza), że zaproponowali oni drugą podobną linię, która wraz z kursami linii 22 funkcjonowałaby z częstotliwością jak dla linii podstawowych. Trasy obu linii różniłyby się tylko na początkowym krańcu: linię 20 zaproponowano z ul. **Wrocławskiej** (lub ul. Inwestorskiej) do dworca kolejowego i dalej dokładnie trasą linii 22. Zdaniem wnioskodawców taka para linii zachęciłaby mieszkańców rejonów przez nią obsługiwanych, w tym osiedla Wzgórza Kalisza, do częstszego

korzystania z komunikacji miejskiej. W tej sprawie wpłynęło 6 wniosków i 1 podobny do nich – aby drugi kraniec linii znajdowałby się przy **ul. Częstochowskiej**. Kolejne 4 wnioski też dotyczyły zwiększenia częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej do osiedla **Wzgórza Kalisza**, ale zaproponowano w nich skierowanie tam linii: 1A, 9 lub 13.

Kilka wniosków zgłoszono też w zakresie **komunikacji nocnej**. Jednym z nich było wprowadzenie linii nocnej w głąb osiedla Winiary, podobnie jak prowadzą trasy autobusów linii 9 lub 11. Wnioskowano też o uruchomienie drugiej linii nocnej, do osiedla Majków (1 wniosek) oraz do Opatówka (1 wniosek). Następne 4 wnioski dotyczyły zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów linii nocnej.

**Zgłoszone zostały również uwagi do rozkładów jazdy. Część z nich dotyczyła rozkładów jazdy obecnie obowiązujących:** przesunięcia wskazanych kursów linii **3B** (3 wnioski), **1** (2 wnioski), **5** i **18** (po 1 wniosku) oraz dostosowania kursów linii 8 do godzin pracy (2 wnioski).

Część wniosków do rozkładów jazdy miała charakter bardzo ogólny:

- dostosowanie do godzin pracy w szpitalu (4 wnioski) lub w innych zakładach pracy (1 wniosek);
- dostosowanie do godzin w szkołach (1 wniosek);
- zwiększenie liczby kursów przed godziną 6 w dni powszednie (1 wniosek), po godzinie 17 w soboty i niedziele (1 wniosek) i po godzinie 22 z Galerii (1 wniosek).

Co ciekawe, złożono też wnioski o zwiększenie liczby połączeń w miejscach, w których komunikacja miejska funkcjonuje bardzo intensywnie: os. Ogrody, dworzec kolejowy, ul. Chopina i przystanek Złoty Róg (wszystkie po 1 wniosku).

**Warto w tym miejscu zaznaczyć, że pojawiły się również uwagi, które w koncepcji optymalizacji kaliskiej komunikacji miejskiej zostały już uwzględnione.** Najczęściej pojawiającą się taką uwagę było wprowadzenie **rytmicznych odjazdów** poszczególnych linii, co przecież jest kluczowym elementem koncepcji (10 wniosków, w tym 1 dotyczył konkretnie linii 2 i 12). Odnośnie uruchomienia linii **22 w soboty i niedziele** zgłoszono 3 postulaty, a 2 – odnośnie uruchomienia nowej linii do osiedla **Kaliskie Wzgórza**.

Po 1 postulacie dotyczyło:

- uruchomienia linii autobusowej w ciągu ul. **Serbinowskiej** i ul. **Braci Niemojowskich**;
- pozostawienia połączenia **Tuwima – Poznańska** (zamiast linii 22 realizować je będą z większą częstotliwością autobusy linii 5);
- uruchomienia linii priorytetowej w ciągu **ul. Legionów** (taką rolę pełnić będą skoordynowane ze sobą linie 11 i 12/12K);



- zwiększenia częstotliwości kursów **w relacjach: centrum – dworzec PKP, osiedle Wiśniary – Kościuszki**, w ciągu **ul. Kordeckiego**, w ciągu **ul. Skarszewskiej** oraz na **linii 5**.

**Sporo uwagi poświęcono oznaczeniom linii.** Wnioskodawcy odnieśli się do funkcjonującego w Kaliszu cyfrowo-literowego oznaczania linii. Zdecydowana większość osób zabierających głos w tej sprawie większość argumentowała, że nie należy stosować osobnych oznaczeń dla bardzo podobnych tras, a jedynie umieszczać oznaczenia końcowej pętli (lub wariantu trasy) w rozkładach jazdy. Podkreślano jednak, że nie może być zbyt dużo wariantów tras w ramach każdej z linii. Wyrażano przekonanie, że w sytuacji, gdy poszczególne trasy są dość podobne (np. linie 3A i 3B), to powinno się je złączyć w jedną linię, natomiast gdy trasy są zupełnie różne (np. linie 19 i 19E), to powinny mieć odrębną numerację. Postulat **rezygnacji z dotychczasowych zasad oznaczeń cyfrowo-literowych**, zgłosiło 12 wnioskodawców. Pogląd przeciwny reprezentowało tylko dwóch wnioskodawców. Niektóre oznaczenia wnioskodawcy sami zaproponowali.

Wnioskodawcy zaproponowali także uruchomienie **nowych przystanków** na terenie miasta Kalisza. Poza zaproponowanymi już w koncepcji przystankami **Sukiennicza** i **Wodna**, zaproponowano następujące nowe lokalizacje:

- w ciągu ul. Chopina (2 wnioski);
- w rejonie skrzyżowania Granicznej i Mickiewicza (2 wnioski);
- w ciągu ul. Górnośląskiej (przy skrzyżowaniu z ul. Cmentarną);
- Ułańska (w kierunku Wyszyńskiego);
- w ciągu ul. Wojska Polskiego przy Galerii Bursztyn;
- w ciągu ul. Długiej przy skrzyżowaniu z ul. Michałowskiego (jako alternatywa dla skierowania linii autobusowej ul. Podkowińskiego);
- w ciągu ul. Inwestorskiej (3 wnioski);
- w ciągu ul. Kordeckiego;
- przy Centrum Przesiadkowym obok Dworca PKP, zamiast Galerii Amber (2 wnioski).

W jednym wniosku uznano, że przystanki w Śródmieściu ogólnie powinny być co około 300-400 metrów.

**Podczas konsultacji społecznych wpłynęły także wnioski, które były bardzo ogólne, bądź nie odnosiły się bezpośrednio do rozkładu jazdy.** W uwagach ogólnych zwrócono uwagę na **nierównomierną podaż usług w poszczególnych rejonach miasta** (1 wniosek) oraz **zbyt długie i kręte trasy niektórych linii** (4 wnioski).

**Wnioski nieodnoszące się do rozkładów jazdy dotyczyły:**

- **wprowadzenia wspólnego biletu** (1 wniosek);
- **klimatyzacji w autobusach** (1 wniosek);
- **ujednoczenia nazw przystanków** (1 wniosek);
- **wprowadzenia zapowiedzi głosowych** (1 wniosek);
- **umieszczenia na przystankach i w pojazdach map lub schematów** (1 wniosek);
- **prezentacji rozkładów jazdy w aplikacji jakdojade.pl** (1 wniosek);
- **budowy rond w Kaliszu** (1 wniosek);
- **ustawienia ławki na przystanku Babina** (1 wniosek).

W kilku wnioskach odniesiono się do planów wprowadzenia bezpłatnej komunikacji miejskiej, przy czym dokładnie taka sama liczba wnioskodawców **poparła**, jak i **wyraziła sprzeciw wobec idei bezpłatnej komunikacji miejskiej** (po 3 wnioski).

Ograniczeń uprawnień do ulg w komunikacji miejskiej dotyczył 1 wniosek, w kolejnym wniosku wyrażono pogląd, że **linie podmiejskie powinny funkcjonować dalej, niezależnie od dopłat otrzymywanych ze strony gmin ościennych**. W 3 wnioskach zasugerowano, że **wynagrodzenie osób decyzyjnych** w zakresie komunikacji miejskiej powinno być zależne od liczby pasażerów w autobusach – tak specyficzny wniosek sugeruje jednak, że zgłosiła go trzykrotnie ta sama osoba, bo w tych samych wnioskach pojawił się jednocześnie sprzeciw wobec idei bezpłatnej komunikacji miejskiej i – wniosek przeciwny – protest przeciwko ograniczeniu uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.

**W konsultacjach wzięli także udział przedstawiciele Kaliskich Linii Autobusowych sp. z o.o.**, którzy zwrócili uwagę na różne aspekty techniczno-technologiczne realizacji usługi komunikacji miejskiej, w tym przede wszystkim zgłosili postulat urealnienia czasów postojów – w celu umożliwienia punktualnej realizacji rozkładów jazdy, wskazując przy tym także na miejsca, w których należy nieco wydłużyć czasy przejazdu. W nadesłanych uwagach Spółka postulowała także wyznaczanie przerw dla kierowców w miejscach, gdzie są osobne przystanki końcowe i początkowe, a także zwróciła uwagę, że publikacja rozkładów jazdy powinna leżeć w kompetencjach organizatora przewozów. Ponadto zwrócono uwagę, że w przypadku skrócenia linii do granic miasta, konieczne będzie wybudowanie przynajmniej trzech pętli autobusowych (dla linii: 3B, 6 i 17) oraz że konieczne będzie przystosowanie dróg na osiedlu Wzgórza Kalisza do ruchu autobusów. W zakresie układu proponowanych tras postulowano rezygnację z wprowadzania zajazdu linii 1A do osiedla Winiary, a także wydłużenie kursów linii 3C przynajmniej do Galerii Amber.

**Jedynie 3 uwagi dotyczyły bezpośrednio realizacji przez firmę PTC badań marketingowych**. W pierwszym wniosku zgłoszono wątpliwość, czy aby na pewno **badania były**

**wykonane w okresie reprezentatywnym**, natomiast dwóch pozostałych wnioskodawców uznało, że badania powinny obejmować znacznie szerszą grupę osób, uwzględniając także **popyt potencjalny** i być przeprowadzane również wśród kierowców samochodów osobowych, użytkowników rowerów, hulajnóg oraz w gospodarstwach domowych.

## 2. Propozycja modyfikacji koncepcji optymalizacji kaliskiej komunikacji miejskiej

Pod wpływem zgłoszonych uwag, wniosków i postulatów oraz po spotkaniach z przedstawicielami władz miasta Kalisza i KLA sp. z o.o., zakłada się konieczność modyfikacji koncepcji optymalizacji kaliskiej komunikacji miejskiej w jej oryginalnej postaci.

Pod wpływem licznych uwag proponuje się pozostawienie na obecnej trasie **linii autobusowej 8**, z jednoczesnym zwiększeniem liczby kursów na tej linii w taki sposób, aby oprócz pracowników zakładów pracy, służyła także uczniom technikum im. św. Józefa przy ul. Złotej.

Proponuje się, aby linia 8 funkcjonowała poza rytmicznym systemem obsługi miasta i aby jej rozkład jazdy był ściśle dostosowany do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy oraz lekcji w technikum. Kursy wykonywane byłyby w dni nauki szkolnej w szerszym niż obecnie zakresie, a więc w godzinach 5-10 oraz 13-16, natomiast w dni wolne od nauki szkolnej – w zakresie zbliżonym do obecnego.

Założone w koncepcji wzmocnienie intensywności obsługi ulic Złotej i Bażanciej (nie tylko w postaci dodatkowej linii 8, ale też rytmicznie obsługiwaną linią 16) umożliwi likwidację uruchomionej z dniem 2 września 2022 r. **linii 14**, której obecnym zadaniem jest zapewnienie dojazdu uczniów do technikum przy ul. Złotej.

Pod wpływem wniosków z konsultacji społecznych proponuje się też pozostawić **linię 13**. Można się zgodzić z wnioskodawcami, że przejazd autobusem linii 9 do ulic Majkowskiej i Długiej byłby nieakceptowalnie długi. Proponuje się jednak przy okazji wydłużyć trasę tej linii do ul. Inwestorskiej. Zakres czasowy funkcjonowania linii 13 byłby zbliżony do obecnego, a więc kursy wykonywane byłyby tylko w dni powszednie z częstotliwością jednogodzinną.

Pod wpływem analizy wniosków z konsultacji proponuje się wprowadzić zmiany w proponowanych trasach niektórych linii. Pierwszą taką modyfikacją byłaby zmiana podstawowego wariantu trasy **linii 1**. Autobusy tej linii od strony pętli w Winiarach nie kończyłyby tak jak obecnie (i w koncepcji) biegu na pętli Wyszyńskiego Słoneczna, tylko ich trasa prowadziłaby dalej ulicami: Aliny Szapocznikow, Dobrzecką, Stanczukowskiego, Korczak i Poznańską do pętli Poznańska Kampus PWSW. Na wydłużonej trasie kursy byłyby planowane z częstotliwością co 30 minut w godzinach 5-17 w dni powszednie oraz co 60 minut do godziny 19 w dniu powszednim, a także w godzinach 8-19 w soboty, niedziele i święta. Pozostałe kursy tej linii (wykonywane co 30 minut w godzinach porannego i popołudniowego szczytu przewozowego i po godzinie 19 w dni powszednie oraz co 60 minut całodziennie w soboty, niedziele i święta) kończyłyby się tak jak obecnie – na pętli Wyszyńskiego Słoneczna. Zakres czasowy obsługi nowego

odcinka byłyby więc zbliżony do obecnych godzin funkcjonowania linii 2, dodatkowo obejmując jednak porę szczytu popołudniowego, w której linia 2 nie funkcjonuje.

W opisany wyżej sposób spełniony zostałby najczęściej pojawiający się postulat mieszkańców, dotyczący uruchomienia połączenia, którego nie ma ani w obecnym rozkładzie jazdy, ani też nie zostało zaproponowane w koncepcji optymalizacji oferty przewozowej. Szybkie połączenie (z pominięciem centrum miasta) osiedla Dobrzec z Cmentarzem Komunalnym zostało zgłoszone w konsultacjach aż 25 razy. Jednocześnie wydłużenie linii 1 umożliwi też połączenie z Cmentarzem Komunalnym osiedla Winiary i ul. Łódzkiej (w tym Cmentarza Tynieckiego), co łącznie zostało zgłoszone 4 razy.

Linie 1 i 1A połączone zostałyby w jedną linię – 1, już bez oznaczenia literowego. Oznaczenie krańca byłoby widoczne na rozkładzie jazdy oraz na wyświetlaczu: w kierunku osiedla Winiary byłby to kraniec Leśna Winiary lub Opatówek, natomiast w przeciwnym kierunku – Wyszyńskiego Słoneczna lub Poznańska Kampus PWSZ. Jednocześnie, zgodnie z sugestiami pasażerów, kursy wykonywane do i z Opatówka, nie wjeżdżałyby w głąb osiedla Winiary.

Z uwagi na zmianę trasy linii 1, zapewniającej dodatkowe połączenie ze szpitalem i Cmentarzem Komunalnym, **likwidacji uległaby linia 2**. Obsługę przystanku Śródmiejska Złoty Róg, obowiązującego obecnie tylko w kursach w kierunku ul. Poznańskiej, zapewnią autobusy **linii 18** na zmienionej trasie. Wprawdzie planowane uruchomienie nowych przystanków w ciągu ul. Sukienniczej spowoduje znacznie lepszą obsługę ścisłego centrum: po pierwsze większą liczbą połączeń, a po drugie – z przystankami znacznie bliżej Głównego Rynku, ale przystanek Śródmiejska Złoty Róg został w ostatnim czasie wyremontowany ze wsparciem środkami z Unii Europejskiej, stąd jego obsługa powinna być kontynuowana. Przystanki w ciągu al. Wojska Polskiego obsługiwane byłyby natomiast intensywniej kursującymi autobusami linii 8.

Linie **3A** i **3B** oraz proponowana linia **3D** do ul. Elektrycznej, połączone zostałyby w jedną linię – 3. Wszystkie jej kursy byłyby umieszczone w jednym rozkładzie jazdy, a jedynie w kierunku z ul. Wyszyńskiego różne oznaczenie krańca byłoby widoczne zarówno na wyświetlaczu jak i w rozkładzie jazdy.

Istotną zmianę proponuje się wprowadzić dla linii **3C**. Z wniosków z konsultacji wynika zdecydowanie, że pożądana byłaby trasa okrężna, która zamiast kończyć się przy dworcu kolejowym – jak to założono w koncepcji – prowadziłyby dalej ulicami Podmiejską i Wyszyńskiego do pętli Wyszyńskiego Słoneczna. Powstałą w ten sposób parę okrężnych linii przeciwbieżnych proponuje się oznaczyć jako **4** i **14**. Wybrane kursy prowadziłyby z zajazdem na ul. Metalowców. Kursy w ramach każdego z wariantów trasy wykonywane byłyby z częstotliwością co 60 minut. Opisane nowe trasy spełniałyby jednocześnie dwa powtarzające się postulaty zgłoszone

podczas konsultacji: połączenie Sulisławic z osiedlem Dobrzec krótszą trasą oraz zwiększenie częstotliwości kursów realizowanych przez Sulisławice (wariant z zakończeniem trasy linii 3C przy dworcu nie zapewniałby dogodnych przesiadek w innych kierunkach, a w obecnej propozycji będzie to znacznie łatwiejsze).

Kursy linii 3 i 4 w jednym kierunku oraz linii 3 i 14 w kierunku przeciwnym wykonywane byłyby naprzemiennie, zapewniając na wspólnym odcinku częstotliwość jak dla linii priorytetowych.

Zgodnie z wnioskami mieszkańców osiedla Korczak, trasa linii autobusowej **5A**, zamiast kończyć na pętli Wyszyńskiego Słoneczna, wydłużona zostałaby ulicami: Wyszyńskiego, Wojciechowskiego, Armii Krajowej, Skłodowskiej-Curie, al. Wojska Polskiego i Podmiejską do pętli przy dworcu kolejowym. Oznaczenie dotychczasowej linii **5A** zostałyby zmienione na **5**, a dotychczasowa linia **5** zostałaby zlikwidowana. Koordynacyjnym uzupełnieniem linii 5 byłaby linia **19** funkcjonująca na zupełnie nowej trasie: **z Dworca PKP do pętli Godebskiego** ulicami: Podmiejską, al. Wojska Polskiego, Skłodowskiej-Curie, Armii Krajowej, Wojciechowskiego, Wyszyńskiego, ponownie Podmiejską, Stanczukowskiego, Korczak, Poznańską, Harcerską, Kopernika, Kościuszki, Chopina, Wodną, Parczewskiego, pl. Jana Pawła II (z powrotem Babina), pl. Kilińskiego, Warszawską, Toruńską, Pucką, Skarszewską, Stawiszyńską, Żołnierską, Tuwima, Żeromskiego, Boya-Żeleńskiego, Staffa, Szymanowskiego i ponownie Stawiszyńską do pętli Godebskiego. Byłoby to więc połączenie w jedną linię tras linii 5 i 19 z poprzedniej koncepcji. Taka trasa wymagałaby jednak przeniesienia przystanku Stawiszyńska Skarszewska za skrzyżowanie z ul. Skarszewską. Jeżeli byłoby to niemożliwe, to konieczne byłoby wycofanie projektowanej linii z obsługi rejonu szpitala przy ul. Toruńskiej i skierowanie jej od razu z pl. Kilińskiego ul. Stawiszyńską, z pominięciem ulic: Warszawskiej, Toruńskiej, Puckiej i Skarszewskiej. Pomiedzy dworcem kolejowym a szpitalem trasy linii **5** i **19** byłyby identyczne, obie linie funkcjonowałyby naprzemiennie, w dalszym ciągu na wspólnym odcinku zapewniając częstotliwość jak dla linii priorytetowych.

W podobny sposób na osiedlu Dobrzec trasę zmieniłyby **linie 6A** i **6B**. Zamiast ul. Podmiejską ich trasy poprowadzone byłyby ulicami: Wyszyńskiego, Wojciechowskiego, Armii Krajowej, Skłodowskiej-Curie, al. Wojska Polskiego, Podmiejską i dalej bez zmian. Taki przebieg tras spełniłby postulaty szybszego niż realizowane przez centrum miasta połączenia osiedla Dobrzec z ul. Częstochowską, a także ze szpitalem. Jednocześnie użytkownicy ogrodów działkowych, zarówno usytuowanych przy ul. Warszawskiej, jak i przy ul. Borkowskiej, uzyskaliby dojazd z całego osiedla Dobrzec, a nie tylko z jego wschodniego skraju. Z uwagi na wprowadzane zmniejszenie zakresu oznaczeń literowych – w celu realizacji zgłoszonych postulatów –

oznaczenie obu linii zostałyby zmienione na **6**, przy czym podstawowy wariant byłby wykonywany w relacji Elektryczna – Pólko, a wybrane kursy (z odpowiednim oznaczeniem w rozkładzie jazdy) – w relacji Elektryczna – Długa

Zmieniona zostałaby trasa **linii 9**. Z uwagi na niski popyt proponuje się nie przywracać jej trasy przez Szlak Bursztynowy, ale po dojeździe do pl. Kilińskiego skierować jej trasę ulicami Warszawską i Łódzką w kierunku osiedla Winiary. W ten sposób spełniony zostałby postulat zwiększenia liczby połączeń z Zagorzynka i ul. Kordeckiego w kierunku centrum miasta, a jednocześnie utrzymane zostałoby bezpośrednie połączenie Zagorzynka z osiedlem Winiary. Bez zmian pozostałaby częstotliwość kursowania – co 60 minut i tylko w dni powszednie. Z uwagi na konieczność zapewnienia integracji przystanków w centrum dla obu linii obsługujących relację do Zagorzynka (9 i 16), trasa linii 9 w kierunku pętli Wyszyńskiego Słoneczna, poprowadzona zostałaby ulicami: Babina, Nowy Rynek i Chopina.

Uproszczona zostałaby trasa **linii 16**. Od skrzyżowania ulic Polnej i Skalmierzyckiej do ul. Nowy Świat trasa tej linii prowadziłaby ul. Skalmierzycką, z dodatkowym przystankiem przed głównym wejściem do Parku Przyjaźni. Pominięte zostałyby więc ulice: Polna, Kordeckiego i Częstochowska, co zapewni skrócenie czasu przejazdu pomiędzy osiedlem Dobrzec a pętlą Wał Bernardyński Bażancia – wnioskowane przez pasażerów przemieszczających się w takiej relacji. Oznacza to, że nie będzie zwiększona oferta przewozowa w ciągu ul. Kordeckiego, jednak w zasięgu dogodnego dojścia pieszego do tej ulicy znajdują się przystanki linii 3 przy ul. Częstochowskiej oraz linii 6 przy ul. Polnej. W dni powszednie częstotliwość kursowania zostałaby ograniczona do 60 minut (naprzemiennie z kursami linii 9) – do pętli Bażancia w zamian dojadą autobusy linii 8, a w razie potrzeby możliwe będzie wydłużenie tam również wybranych kursów linii 15.

Nastąpiłaby zmiana trasy **linii 18** w kierunku ul. Długiej: zamiast ulicami Legionów, Ułańską, Bankową i al. Wolności, planuje się przejazd ulicami: Górnośląską, Śródmiejską i al. Wolności, co zrekompensować ma likwidację linii 2 oraz zapewnić dojazd z os. Dobrzec najkrótszą drogą do przystanku Śródmiejska Złoty Róg i jednocześnie zapewnić obsługę tego wyremontowanego w ostatnim czasie przystanku. W kierunku przeciwnym, z uwagi na jednokierunkowy charakter ulicy Śródmiejskiej, trasa zostałaby bez zmian.

Dotychczasowa **linia 19** **zostałaby zlikwidowana**, przy czym oznaczenie 19 byłoby przeznaczone dla dotychczasowej linii 5, która na północnym odcinku trasy zastąpiłaby linię 19 w obecnym kształcie. Alternatywą dla obecnego odcinka trasy linii 19 w ciągu ul. Legionów stanowiąc będą linie 13 i 18, funkcjonujące z częstotliwością co 60 minut każda, aczkolwiek tylko w dni powszednie.

Z uwagi na zbyt wąską drogę z płyt prowadzącą do os. Wzgórza Kalisza konieczna będzie zmiana projektowanej nowej trasy **linii 22**. Zakłada się wyznaczenie przystanku początkowo-końcowego w zatoce przystankowej na nowo wybudowanym przedłużeniu Szlaku Bursztynowego (ulica jeszcze bez nazwy). Trasa linii 22 prowadzić więc będzie od ul. Braci Niemojowskich do nowego ronda i następnie przedłużeniem Szlaku Bursztynowego, a od wyznaczonego przystanku początkowo-końcowego do bloków os. Wzgórza Kalisza jest około 200 metrów (a więc w granicach dogodnego dojścia pieszego). W przyszłości obecna droga z płyt stanie się ciągiem pieszo-rowerowym, zaś dojazd do osiedla zostanie wybudowany od ronda, na którym mają teraz zawracać autobusy linii 22 – równolegle do obecnie poprowadzonej drogi z płyt.

Dodatkowo **uruchomiona zostałaby nowa linia** okrężna (oznaczona numerem **7**), obsługująca **osiedle Rajsków**, na trasie: Rajsków pętla – Rajskowska – Łódzka – Warszawska – pl. Kilińskiego – pl. Jana Pawła II – pl. św. Józefa – Kolegialna – Sukiennicza – Bankowa – Ułańska – Nowy Świat – Śródmiejska – Narutowicza – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II – pl. Kilińskiego – Warszawska – Łódzka – Rajskowska – Rajsków pętla. Do obsługi tej linii zostanie zakupiony mały pojazd (którego KLA sp. z o.o. w chwili obecnej nie posiada) – porównywalny wymiarami i pojemnością pasażerską do minibusów obsługujących komunikację gminną w Pleszewie. Linia 7 funkcjonowałaby tylko w dni powszednie w godzinach 6:30-16:30, w godzinach szczytów przewozowych co 45 minut, a w godzinach międzyszczytowych co 60 minut. Obsługa takiej linii pojazdem mniejszym niż midibusem i jedynie ul. Rajskowską (bez obsługi bocznych ulic, postulowanych w konsultacjach, m.in. ul. Ciesielskiej) wraz z utworzeniem dogodnego miejsca do zawracania najmniejszych autobusów, umożliwi jej uruchomienie.

Dodatkowej analizie wymaga dalsze funkcjonowanie linii podmiejskich. Pod koniec czerwca 2022 r. miasto Kalisz wypowiedziało wszystkie porozumienia komunalne z gminami ościennymi, które regulowały zasady funkcjonowania i finansowania poza terenem Kalisza linii: **1A, 1B, 3A, 3B, 6, 12K, 15, 17** oraz **19E**.

Samorząd Kalisza spodziewa się, że gminy sąsiednie nie będą w stanie sprostać warunkom finansowym, które zostaną przed nimi postawione, czyli założeniu pokrywania całości deficytu finansowego poszczególnych linii na obszarach obsługiwanych gmin. Zakłada się jedynie – biorąc pod uwagę dotychczasowe deklaracje gminy Opatówek dotyczące wyasygnowania środków na dopłatę do funkcjonowania komunikacji miejskiej, a także dużą liczbą pasażerów oraz relatywnie niewielką długość trasy poza miastem – że utrzymana zostanie jedynie obsługa trasy Kalisz – Opatówek (w ramach linii obecnie oznaczonej jako 1A, a po zmianach – w ramach linii 1).



Pozostałe linie funkcjonowałyby jedynie w zakresie, jaki wynika z konieczności zapewnienia potrzeb przewozowych mieszkańcom Kalisza. Z uwagi na potrzebę obsługi rejonów w pobliżu granicy miasta, część linii podmiejskich będzie funkcjonować nadal, ale tylko do najbliższego możliwego miejsca zawrócenia autobusów.

Wszystkie kursy obsługujące ul. Starożytną i dalej prowadzące poza miasto (obecnie wykonywane z oznaczeniem **3B**), zostałyby skrócone do pętli Wolica Szpital. Kursy linii **15** zostałyby skrócone do przystanku Nowe Skalmierzyce Rynek, a kursy linii **17** – do miejscowości Biskupice. Z uwagi na konieczność obsługi przystanków w ciągu ulicy Warszawskiej, do miejscowości Pólko utrzymywane byłyby także kursy linii **6**. Ze względu na potrzeby mieszkańców Kalisza w zakresie dojazdów do terenów rekreacyjnych w miejscowości Szałe, w siatce połączeń utrzymane zostałyby także obecne kursy do tej miejscowości, wykonywane z oznaczeniem **3A**. W celu zorganizowania tych połączeń na nowych zasadach konieczne będzie zawarcie porozumień komunalnych z gminami ościennymi, wskazujących strony finansujące poszczególne połączenia (z wyjaśnieniem przyczyn). Identycznym porozumieniem powinna zostać de facto objęta także obsługa pętli Długa, położonej już poza terenem miasta Kalisza – w gminie Żelazków.

Ustalono również, że nastąpi **całkowite wycofanie się z obsługi kaliską komunikacją miejską trasy Kalisz – Ostrów Wlkp.** Miasto Kalisz zaproponuje organizację tej linii przez Powiat Kaliski (z uwagi na uczestnictwo miasta w porozumieniu ze Starostą – jako miasta na prawach powiatu). Na nowej linii w granicach Kalisza mają być honorowane zarówno bilety okresowe KLA sp. z o.o., jak i uprawnienia do bezpłatnych przejazdów, w tym z tytułu posiadania Karty Mieszkańca Kalisza. Z uwagi na likwidację tej linii i w celu zapewnienia mieszkańcom korzystającym z przystanków przy ul. Wrocławskiej dostępu do komunikacji miejskiej, planuje się zwiększenie zakresu czasowego funkcjonowania **linii 15** – jej zmianę ze szczytowej na całodzienną, z częstotliwością kursowania co 30 minut w dni powszednie w godzinach szczytu oraz pomiędzy szczytami i co 60 minut w godzinach wieczornych dnia powszedniego, a także w soboty, niedziele i święta. Z uwagi na wydłużenie linii 13, nie byłoby zajazdów w ramach tej linii na ul. Inwestorską.

Linie **1B** i **12K** uległyby likwidacji, a ich kursy zostałyby włączone do rozkładów jazdy innych linii – odpowiednio: **1** (na trasie podstawowej z Kalisza do Opatówka) i **12** (na trasie z os. Dobrzec wydłużonej wybranymi kursami do pętli Poznańska Kampus).

W tym miejscu należy zaznaczyć, że likwidacja linii 19E z węzła przesiadkowego (wybudowanego z dofinansowaniem środkami UE) oznacza, że w jej miejsce trzeba zaplanować inną linię (lub inne linie) o podobnej łącznej liczbie kilometrów rocznie (nie muszą to być jednak linie komunikacji miejskiej).

Wszystkie połączenia podmiejskie (poza **liniami 1B i 19E**, które z uwagi na długie przebiegi poza miastem bardziej odpowiadałyby obsłudze przez komunikację regionalną) mogłyby funkcjonować dalej, gdyby gminy znalazły wystarczające środki na dofinansowywanie usług komunikacji miejskiej na swoim terenie. Gdyby to nastąpiło, to pod wpływem licznych uwag **pozostawiona zostałaby także obsługa** kaliską komunikacją miejską **miejsowości: Chotów, Gostyczyna, Śmiłów, Osiek i Żydów**, które obecnie obsługiwane są linią autobusową **3D**. Z uwagi jednak na określoną trasę tej linii i przewidywaną trudność w koordynacji jej rozkładu jazdy z rozkładami jazdy innych linii, w celu obsługi tego obszaru podmiejskiego utworzona została nowa linia, niebędąca już jednym z wariantów trasy linii 3.

Proponowana nowa **linia 23** rozpoczynałaby swój bieg na przystanku Majkowska Medix, a następnie jej trasa prowadziłaby ulicami: Majkowską, Nowy Rynek, Chopina, Wodną, Parczewskiego (z powrotem: Babina, Nowy Rynek i Majkowską) i dalej obecną trasą linii 3D. Liczba kursów zależna byłaby od zaangażowania finansowego gmin ościennych, ale w sytuacji urealnienia dopłat można się spodziewać, że nawet gdyby obsługiwane gminy wyasygnowały środki na dalsze funkcjonowanie połączenia, to liczba kursów i tak byłaby mniejsza od obecnej.

Zidentyfikowano również zakres koniecznych prac drogowych związanych z uruchomieniem nowych przystanków na terenie miasta:

- przystanek Sukiennicza (w kierunku ul. Górnośląskiej): likwidacja miejsc postojowych i wyznaczenie przystanku przed skrzyżowaniem z ul. Kazimierzowską lub z ul. Piekarską;
- przystanek Sukiennicza (w kierunku pl. św. Józefa): jedynie wymalowanie oznakowania poziomego na jezdni oznaczającego przystanek (znaku P-17);
- wyznaczenie przystanków przy ulicach Parczewskiego i Babina w rejonie ul. Wodnej;
- przystanek Młynarska przy ul. Serbinowskiej (w kierunku ul. Górnośląskiej): zamiast wcześniejszego projektu polegającego na wycięciu czterech drzew i wybudowaniu zatoki przystankowej, dokonane zostaną jedynie korekty oznakowania poziomego – skrócenie lewoskrętu w kierunku ul. Młynarskiej i wymalowanie oznakowania poziomego (znaku P-17) w miejscu styku chodnika z jezdnią (tam gdzie nie dzieli ich pas zieleni);
- przystanek Młynarska przy ul. Serbinowskiej (w kierunku al. Wojska Polskiego): przystanek zostanie wyznaczony w zatoce do skrętu w prawo do Parku Handlowego Kalinka;
- wybudowanie pętli nawrotowej Rajsków – poprzez poszerzenie obecnego placu służącego do zawracania samochodów osobowych;
- przedłużenie Szlaku Bursztynowego – umożliwiające wyznaczenie przy tej ulicy przystanku końcowego dla linii 22 w pobliżu os. Wzgórza Kalisza;
- wyznaczone zostaną nowe przystanki przy ul. Skalmierzyckiej – obok Parku Przyjaźni.

Przy założeniu konieczności utrzymania niezmięnionej rocznej pracy eksploatacyjnej (liczby wozokilometrów), przedstawiona zmiana koncepcji optymalizacji – wprowadzona pod wpływem wniosków z konsultacji społecznych – w której przywrócono funkcjonowanie linii 8 i 13, a także wydłużono trasy linii: 1, 3C (w ramach linii 4 i 14), 5, 6 i 9, wymaga ograniczeń w podaży w innych liniach. Dlatego też zaproponowano likwidację linii 2 i 19 (w dotychczasowym ich kształcie).

Ograniczenia w liczbie kilometrów nie pozwalają na obligatoryjne wprowadzenie do zmienionej koncepcji zaproponowanej linii 20, która zwiększyłaby częstotliwość kursowania autobusów ulicami: Serbinowską, Widok, Mickiewicza i Dobrzecką, a także na osiedlu Wzgórza Kalisza co 15 minut w szczytowych okresach podaży. **Jeżeli jednak udałoby się pozyskać z gmin ościennych dodatkowe środki finansowe na zwiększone dofinansowanie połączeń podmiejskich** (które częściowo, z uwagi na konieczność zapewnienia realizacji potrzeb przewozowych mieszkańcom Kalisza i tak trzeba byłoby pozostawić), **to przy niezmięnionej kwocie rekompensaty z budżetu Kalisza, pula wozokilometrów mogłaby ulec nieznacznemu zwiększeniu i wówczas można byłoby rozważyć zwiększenie oferty przewozowej na terenie miasta – poprzez pozostawienie linii 2 lub/i 19, a nawet uruchomienie dodatkowej linii 20.**

Proponowane trasy linii kaliskiej komunikacji miejskiej, po zmianach związanych z uwzględnieniem uwag z konsultacji oraz aktualnej na dzień 30 września 2022 r. sytuacji połączeń podmiejskich, przedstawiono szczegółowo w tabeli 1. Zmienione odcinki tras wyróżniono kolorem czerwonym i podkreśleniem.

Tabela 1

**Proponowane trasy linii kaliskiej komunikacji miejskiej**

Linia	Przebieg trasy
1	(wybrane kursy: <b>POZNAŃSKA KAMPUS</b> – Poznańska – rondo NSZZ „Solidarność” – Stanczukowskiego – rondo Korczak – Stanczukowskiego – rondo Dobrzec – Dobrzecka – Aliny Szapocznikow) <b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Łódzka – <u>Okraglicka – Kołobrzaska – Połaniecka – Będzińska – Chocimska – Cieszyńska – Łowicka – Lubelska</u> – Leśna – <b>LEŚNA WINIARY</b> (wybrane kursy: <u>Łódzka – ZDUNY: Kaliska – OPATÓWEK: Rogatka – Helleny – Kaliska – OPATÓWEK</u> )

Linia	Przebieg trasy
<p><b>1</b> <b>(wariant trasy do Opatówka)</b></p>	<p>(wybrane kursy: <b>POZNAŃSKA KAMPUS</b> – Poznańska – rondo NSZZ „Solidarność” – Stanczukowskiego – rondo Korczak – Stanczukowskiego – rondo Dobrzec – Dobrzecka – Aliny Szapocznikow) KALISZ: <b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Łódzka – ZDUNY: Kaliska – OPATÓWEK: Rogatka – Helleny – Kaliska – <b>OPATÓWEK</b></p> <p><u>Dotychczasowa linia 1A – jako wydłużony wariant trasy linii 1</u></p>
<p><b>1B</b></p>	<p><u>Linia zlikwidowana</u></p>
<p><b>2</b></p>	<p><u>Linia zlikwidowana</u></p>
<p><b>3</b> <b>(wariant trasy do Szale)</b></p>	<p>KALISZ: <b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. św. Józefa – Sukiennicza – al. Wolności – Częstochowska – rondo na Trakcie Wieluńskim – Księżnej Jolanty – most Księżnej Jolanty – Księżnej Jolanty – rondo Starożytnie – Pokrzywnicka – SZALE: Kaliska – <b>PĘTLA</b></p> <p><u>Dotychczasowa linia 3A – jako wydłużony wariant trasy linii 3</u></p>
<p><b>3</b> <b>(wariant trasy do Wolicy)</b></p>	<p>KALISZ: <b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. św. Józefa – Sukiennicza – al. Wolności – Częstochowska – rondo na Trakcie Wieluńskim – Księżnej Jolanty – most Księżnej Jolanty – Księżnej Jolanty – rondo Starożytnie – Starożytna – WOLICA: Kaliska – BOREK – <b>WOLICA: SZPITAL</b></p> <p><u>Dotychczasowa linia 3B – jako wydłużony wariant trasy linii 3</u></p>
<p><b>3</b></p>	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. św. Józefa – Sukiennicza – al. Wolności – Częstochowska – rondo na Trakcie Wieluńskim – Częstochowska – <u>Elektryczna – ELEKTRYCZNA PRATT &amp; WHITNEY</u></p>
<p><b>4</b></p>	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II – pl. św. Józefa – Sukiennicza – al. Wolności – Częstochowska – rondo na Trakcie Wieluńskim – Częstochowska – Rzymska – <u>Romańska – Zachodnia – Obozowa (wybrane kursy: Piwonicka – Sulisławicka – Metalowców – Sulisławicka – Piwonicka – Obozowa) – Dworcowa – Szlak Bursztynowy – Górnośląska – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – rondo Honorowych Dawców Krwi – Wyszyńskiego – <b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b></u></p> <p><u>Zmiana oznaczenia linii z 3C, wariant prawookrężny (zgodny z ruchem wskazówek zegara)</u></p>

Linia	Przebieg trasy
5	<p><b>DWORZEC PKP – Miast Partnerskich – rondo Unii Europejskiej – Miast Partnerskich – Dworcowa – Szlak Bursztynowy – Górnośląska – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – rondo Honorowych Dawców Krwi – Wyszyńskiego – Aliny Szapocznikow – Dobrzecka – rondo Dobrzec – Stanczukowskiego – rondo Korczak – Korczak – Poznańska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Toruńska – Pucka – Skarszewska – Stawiszyńska – Żołnierska – Tuwima – Żeromskiego – Morelowa – Stawiszyńska – rondo Świrskiego – Stawiszyńska – Długa – KOLONIA SKARSZEWEK: <b>DŁUGA</b></b></p>
6	<p>KALISZ: <b>ELEKTRYCZNA PRATT &amp; WHITNEY</b> – Elektryczna – Częstochowska – Budowlanych – Polna – rondo Celtyckie – Polna – Legionów – Górnośląska – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Dobrzec – Stanczukowskiego – rondo Korczak – Stanczukowskiego – rondo NSZZ „Solidarność” – Poznańska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Toruńska – Pucka – Skarszewska (wybrane kursy: Borkowska – KOLONIA SKARSZEWEK: <b>DŁUGA</b> lub Borkowska – Skarszewska) – al. gen. Sikorskiego – Warszawska – SZOSA TURECKA – <b>PÓLKO</b></p>
7	<p><u>Linia zlikwidowana</u></p>
7 (nowa linia)	<p><b>RAJSKÓW PĘTLA</b> – Rajkowska – Łódzka – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – pl. Kilińskiego – pl. Jana Pawła II – pl. św. Józefa – Kolejalna – Sukiennicza – al. Wolności – Bankowa – Ułańska – Nowy Świat – Śródmiejska – Narutowicza – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Łódzka – Rajkowska – <b>RAJSKÓW PĘTLA</b></p>
8	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – al. Wojska Polskiego – Majkowska – Długosza – Złota – rondo Żołnierzy Niezłomnych – Złota – Bażancia – <b>WAŁ BERNARDYŃSKI</b></p>
9	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Szlak Bursztynowy – Dworcowa – Obozowa – Grunwaldzka – Karpacka – Tatrzańska – Spółdzielcza – Kresowa – rondo Rzymskie – <u>Kresowa – Skalmierzycka – Polna</u> – rondo Celtyckie – Polna – Kordeckiego – Częstochowska – rondo Ptolemeusza – <u>Nowy Świat /z powrotem: Harcerska – Lipowa – Handlowa – Rzemieślnicza – Nowy Świat/ – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Łódzka</u> – Okrąglicka – Kołobrzeska – Połaniecka – Będzińska – Chocimska – Cieszyńska – Łowicka – Lubelska – Leśna – <b>LEŚNA WINIARY</b></p>
11	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Legionów – Ułańska – Bankowa – al. Wolności – Sukiennicza – Kolejalna – pl. św. Józefa – pl. Jana Pawła II – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Łódzka – Okrąglicka – Kołobrzeska – Połaniecka – Będzińska – Chocimska – Cieszyńska – Łowicka – Lubelska – <u>Leśna – LEŚNA WINIARY</u></p>

Linia	Przebieg trasy
12	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – Wojciechowskiego – Armii Krajowej – Skłodowskiej-Curie – al. Wojska Polskiego – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Legionów – Ułańska – Bankowa – al. Wolności – Sukiennicza – Kolegialna – pl. św. Józefa – pl. Jana Pawła II – pl. Kilińskiego – 3 Maja – Chopina /z powrotem: Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II/ – Kościuszki – Kopernika – Harcerska – Poznańska – rondo NSZZ „Solidarność” – Poznańska – <b>CMENTARZ KOMUNALNY (wybrane kursy: POZNAŃSKA KAMPUS)</b></p>
12K	<p><u>Linia zlikwidowana</u></p>
13	<p><b>INWESTORSKA</b> – al. Wojska Polskiego – Skłodowskiej-Curie – Armii Krajowej – Wojciechowskiego – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Legionów – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – 3 Maja – Majkowska – Piłsudskiego – Wyspiańskiego – Staffa – Szymanowskiego – Stawiszyńska – Długa – KOLONIA SKARSZEWEK: <b>DŁUGA</b></p>
14	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Szlak Bursztynowy – Dworcowa – Obozowa – (wybrane kursy: Piwonicka – Sulisławicka – Metalowców – Sulisławicka – Piwonicka – Obozowa) – Zachodnia – Romańska – Rzymska – Częstochowska – rondo na Trakcie Wieluńskim – Częstochowska – al. Wolności – Sukiennicza – pl. św. Józefa – pl. Jana Pawła II – Babina – Wodna – Chopina – Kościuszki – Kopernika – Harcerska – Górnośląska – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – rondo Honorowych Dawców Krwi – Wyszyńskiego – <b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> <u>Zmiana oznaczenia linii z 3C, wariant lewookrężny (przeciwny do ruchu wskazówek zegara)</u></p>
15	<p>KALISZ: (wybrane kursy: <b>WAŁ BERNARDYŃSKI</b> – Bażancia – Złota – rondo Żołnierzy Niezłomnych – Złota – Długosza) – <b>MAJKOWSKA MEDIX</b> – Majkowska – 3 Maja /z powrotem: Babina – Nowy Rynek/) – pl. Kilińskiego – pl. Jana Pawła II – pl. św. Józefa – Kolegialna – Sukiennicza – al. Wolności – Bankowa – Ułańska – Legionów – Górnośląska – Wrocławska – NOWE SKALMIERZYCE: Kaliska – <b>NOWE SKALMIERZYCE RYNEK</b> <u>Likwidacja wariantu trasy z ul. Długiej i z ul. Godebskiego</u></p>
16	<p><b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Szlak Bursztynowy – Dworcowa – Obozowa – Grunwaldzka – Karpacka – Tatrzańska – Spółdzielcza – Kresowa – rondo Rzymskie – Kresowa – Skalmierzycka – Nowy Świat /z powrotem: Harcerska – Lipowa – Handlowa – Rzemieślnicza – Nowy Świat/ – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – Kanonicka /z powrotem: Majkowska – Chopina/ – Nowy Rynek – Majkowska – Długosza – Złota – rondo Żołnierzy Niezłomnych – Złota – Bażancia – <b>WAŁ BERNARDYŃSKI</b></p>
17	<p>KALISZ: <b>MAJKOWSKA MEDIX</b> (wybrane kursy z powrotem: Majkowska – Długosza – Złota – rondo Żołnierzy Niezłomnych – Złota – Bażancia – <b>WAŁ BERNARDYŃSKI</b>) – Majkowska – Chopina /z powrotem: Chopina – Wodna – Parczewskiego – Kanonicka – Nowy Rynek – Majkowska/ – Kościuszki – Kopernika – Harcerska – Poznańska – al. Wojska Polskiego – Dobrzecka – rondo Dobrzec – Dobrzecka /z powrotem: Dobrzecka – Staszica – al. Wojska Polskiego/ – św. Michała – <b>BISKUPICE</b></p>

Linia	Przebieg trasy
18	<b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – Wojciechowskiego – Armii Krajowej – Skłodowskiej-Curie – al. Wojska Polskiego – Wrocławska – <u>Górnośląska – Śródmiejska</u> – al. Wolności /z powrotem: Bankowa – Ułańska – Legionów – Górnośląska/ – Sukiennicza – Kolegialna – pl. św. Józefa – pl. Jana Pawła II – pl. Kilińskiego – Stawiszyńska – Żołnierska – Tuwima – Żeromskiego – Boya-Żeleńskiego – Staffa – Szymanowskiego – Stawiszyńska – Długa – KOLONIA SKARSZEWEK: <b>DŁUGA</b>
19	<u>DWORZEC PKP – Miast Partnerskich – rondo Unii Europejskiej – Miast Partnerskich – Dworcowa – Szlak Bursztynowy</u> – Górnośląska – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – rondo Honorowych Dawców Krwi – Wyszyńskiego – <u>Aliny Szapocznikow – Dobrzecka – rondo Dobrzec – Stanczukowskiego – rondo Korczak – Korczak – Poznańska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego</u> – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – <u>Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Toruńska – Pucka – Skarszewska</u> – Stawiszyńska – Żołnierska – Tuwima – Żeromskiego – Boya-Żeleńskiego – Staffa – Szymanowskiego – Stawiszyńska – rondo Altera – <b>GODEBSKIEGO</b>
19E	<u>Linia zlikwidowana</u>
22	<b>TYNIEC</b> – <u>Szlak Bursztynowy – Braci Niemojowskich – Warszawska</u> – pl. Kilińskiego – Babina – Nowy Rynek – Chopina /z powrotem: Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II – pl. Kilińskiego/ – Kościuszki – Kopernika – Harcerska – Poznańska – al. Wojska Polskiego – Dobrzecka – Mickiewicz – Widok – <u>Serbinowska – Górnośląska – Podmiejska – rondo Westerplatte – al. Wojska Polskiego – Skłodowskiej-Curie – Armii Krajowej – Wojciechowskiego – Wyszyńskiego – WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</u>
N1 (dawna 10)	<b>WYSZYŃSKIEGO / SŁONECZNA</b> – Wyszyńskiego – rondo Honorowych Dawców Krwi – Podmiejska – rondo Westerplatte – Podmiejska – Górnośląska – Harcerska – Poznańska – Szpital – Poznańska – Harcerska – Kopernika – Kościuszki – Chopina – Wodna – Parczewskiego – pl. Jana Pawła II /z powrotem: Babina/ – pl. Kilińskiego – Warszawska – most Warszawski – Warszawska – Łódzka – Lubelska /z powrotem: Lubelska – Łowicka – Kujawska – Łódzka/ – <b>LUBELSKA WINIARY</b>

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 2 zaprezentowano proponowane przedziały obowiązywania i wartości częstotliwości i modułowej dla poszczególnych linii kaliskiej komunikacji miejskiej. W tabeli 2 nie ujęto linii z indywidualnymi częstotliwościami kursowania: 7, 8 i 17 oraz linii nocnej N1.

Tabela 2

**Proponowane przedziały obowiązywania i wartości częstotliwości modułowej dla poszczególnych linii kaliskiej komunikacji miejskiej**

Przedział godzinowy	Rodzaj dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie	częstotliwość [min]	linie
5:01-8:00	15	1, 3/4/14	60	1, 3, 4/14, 5, 12, 15, 16, 19, 22	60	1, 3, 4/14, 5, 12, 15, 16, 19, 22
	30	5, 6, 11, 12, 15, 19, 22	120	6	120	6
	60	9, 13, 16, 18				
8:01-13:30	15	3/4/14	30	1, 3/4/14, 11	30	1, 3/4/14, 11
	30	1, 5, 11, 12, 15, 19, 22	60	5, 12, 15, 16, 19, 22	60	5, 12, 15, 16, 19, 22
	60	6, 9, 13, 16, 18	120	6	120	6
13:31-16:00	15	1, 3/4/14	30	1, 3/4/14, 11	30	1, 3/4/14, 11
	30	5, 6, 11, 12, 15, 19, 22	60	5, 12, 15, 16, 19, 22	60	5, 12, 15, 16, 19, 22
	60	9, 13, 16, 18	120	6	120	6
16:01-19:00	30	1, 3/4/14, 5, 11, 12, 19, 22	30	1, 3/4/14	30	1, 3/4/14
			60	5, 11, 12, 15, 16, 19, 22	60	5, 11, 12, 15, 16, 19, 22
	60	6, 9, 13, 15, 16, 18	120	6	120	6
19:01-23:00	30	1, 3/4/14	60	1, 3, 4/14, 5, 12, 15, 16, 19, 22	60	1, 3, 4/14, 5, 12, 15, 16, 19, 22
	60	5, 6, 11, 12, 15, 16, 19, 22	120	6	120	6

Źródło: opracowanie własne.

**Planowana elektryfikacja linii** obejmie w pierwszej kolejności **linie 16 i 18** oraz – z uwagi na łączenia wspólnym obiegiem taboru – także linię **9**. Ponadto z uwagi na wyznaczenie trasy wewnątrz osiedla, elektryfikacją objęta zostanie także linia **22**, natomiast pozostałe autobusy elektryczne zostaną skierowane na główne linie – **1 i 3** – w ich miejskich wariantach tras, a także **11 i 12**.