

Ważną rolę w powiązaniu drogowym miasta z regionem pełni droga wojewódzka Nr 308 relacji Grodzisk Wielkopolski – Gostyń, przechodząca przez śródmieście, co stanowi dużą uciążliwość zarówno dla mieszkańców jak i samego ruchu drogowego. Brak jest jakichkolwiek możliwości rozbudowy układu drogowego w obecnym jego przebiegu. Powiązanie miasta z terenem gminy zapewniają ulice powiatowe wylotowe z miasta. Wszystkie drogi: krajowa, wojewódzka i powiatowe posiadają nawierzchnie bitumiczne. Długość dróg krajowych w granicach miasta wynosi 800 m, dróg wojewódzkich jest około 2,5 km, a dróg powiatowych prowadzących ruch regionalny (ulice wylotowe) około 7,5 km. Wskaźnik gęstości dróg twardych w 1999 roku dla obszaru miasta Kościana wynosi prawie 3 km/1 km², dla kraju w 1996 roku wynosił 0,8 km/1 km². Z powyższego porównania wynika, iż układ drogowy miasta jest dobrze rozwinięty, mankamentem może być stan techniczny wielu ulic powiatowych (parametry techniczne) i duża ilość ulic gruntowych – praktycznie wszystkie zaliczone do dróg gminnych.

Główne problemy komunikacyjne z jakimi obecnie boryka się miasta to:

- nakładający się ruch miejski i regionalny w ulicach śródmiejskich – uciążliwość zarówno dla mieszkańców jak i samego ruchu drogowego,
- rejon Placu Wolności, Placu Żołnierza Polskiego i skrzyżowanie ulic Śmigielskiej i Ks. Surzyńskiego – najbardziej niebezpieczne miejsca wymagające uporządkowania ruchu,
- duża ilość ulic o nawierzchni gruntowej,
- jednopoziomowe skrzyżowanie ulic z układem kolejowym, dotyczy to ul. Młyńskiej i ul. Gostyńskiej,
- zły stan techniczny wiaduktu na ul. Północnej.

III.7.3. Uwarunkowania rozwoju

Rozwój układu komunikacyjnego uwarunkowany jest przebiegiem istniejących dróg układu zewnętrznego i wewnętrznego, możliwości ich przekształceń i rozbudowy wynikających z potrzeb miasta, regionu i kraju.

a/ Uwarunkowania zewnętrzne:

- droga krajowa Nr 5 o znaczeniu międzyregionalnym relacji Poznań – Wrocław. Przebiega w formie obwodnicy po zachodnio-północnej stronie miasta (na długości około 800 m przechodzi północnym skrajem miasta). Przebieg drogi jest bardzo korzystny – łączy Kościan z krajem i regionem nie kolidując z zainwestowaniem miejskim.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 1996 roku „w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce” projektowana tu jest droga ekspresowa S-5 relacji Gdańsk – Poznań – Wrocław, łącząca w przyszłości dwie autostrady: A-2 Moskwa – Berlin i A-8 Wrocław – Łódź. Jest to inwestycja pozostająca w kompetencji jednostek centralnych i na dzień dzisiejszy brak jest przesądzeń o jej przebiegu oraz parametrach. Jednym z wariantów, przyjętym w „Studium Wojewódzkim” jest realizacja drugiej jezdni istniejącej drogi krajowej Nr 5 i podniesienie jej rangi do drogi ekspresowej S-5.

- droga wojewódzka Nr 308 o znaczeniu regionalnym relacji Grodzisk Wielkopolski – Gostyń przebiega przez śródmieście ulicami Grodziską, Gostyńską, co stanowi dużą uciążliwość dla miasta. Na podstawie pomiarów ruchu, wykonywanych co 5 lat przez „Transprojekt” w Warszawie, natężenie ruchu średniodobowe (w obu kierunkach) w roku 1990 wynosiło: w kierunku Grodziska Wielkopolskiego 1600 pojazdów/dobę, a w roku 1995 wzrosło do 2300 pojazdów/dobę, natomiast w kierunku Gostynia 2000 pojazdów/dobę w roku 1990, a 3600 pojazdów/dobę w roku 1995. Średni wzrost ruchu w ciągu 5-u lat wyniósł 80 % na drodze w kierunku Gostynia i 43 % w kierunku Grodziska Wielkopolskiego, czyli w granicach 9 % - 16 % średnio w ciągu roku. Jest to znaczny wzrost mający swoje odzwierciedlenie w obciążeniu ulic Gostyńskiej i Grodziskiej – wąskiego korytarza komunikacyjnego ściśle obudowanego. Zgodnie z zaleceniem „Studium Wojewódzkiego” planowana jest zmiana przebiegu drogi regionalnej przez miasto Kościan łącznie z północno-wschodnim obejściem Kielczewa.
- magistrała kolejowa relacji Wrocław – Poznań stanowi główne połączenie kolejowe Śląska z Wybrzeżem przez miasto Kościan. Przewidywana jest rozbudowa magistrali kolejowej z przystosowaniem docelowo do szybkości 160 km/h i tym samym wejście do sieci „INTER CITY” (zalecenie „Studium Wojewódzkiego”). Natomiast linie kolejowe lokalne jako nierentowne zostały wyłączone z ruchu. Dotyczy to odgałęzień w kierunku Grodziska Wielkopolskiego i w kierunku Gostynia.

b/ Uwarunkowania wewnętrzne

Uwarunkowania wewnętrzne to istniejąca sieć ulic miejskich, w skład której wchodzi ulice główne „G”, zbiorcze „Z” i lokalne „L”. Wszystkie ulice układu podstawowego miasta pełnią złożone funkcje: od przenoszenia ruchu

zewnętrznego, zbierania ruchu z układu drugorzędneho do bezpośredniej obsługi terenów przyległych włącznie. Wszystkie ulice miasta, z wyjątkiem fragmentów ulic na kierunkach wylotowych, są ulicami obudowanymi, nie spełniającymi wymogów funkcji jaką pełnią, nie posiadają również rezerw terenowych w istniejących korytarzach komunikacyjnych dla rozbudowy układu. Sieć uliczna centrum stanowi historyczny układ urbanistyczny i podlega ochronie konserwatorskiej. W roku 1999 zarejestrowano w Kościanie 6430 samochodów, co daje wskaźnik motoryzacji 257 sam./1000 M. Odpowiednio do wzrostu ilości samochodów wzrasta ruch na ulicach miasta. Wszystko to wpływa na obniżenie sprawności układu miejskiego przy jednoczesnym braku rozwoju sieci drogowej w ostatnim dziesięcioleciu.

III.7.4. Wnioski

Wnioski i zadania do uwzględnienia w polityce przestrzennej Kościana to:

1. Bardzo dobra dostępność komunikacyjna miasta „dzisiaj i jutro” to dogodne położenie miasta „dzisiaj” przy drodze krajowej Nr 5, „jutro” przy drodze ekspresowej S-5 relacji Gdańsk – Wrocław, przejście magistrali kolejowej przez środek miasta stanowiącej główne połączenie Śląska z Wybrzeżem, docelowo kolej „INTER CITY” oraz bliskość regionalnej metropolii – Poznania (30 minut jazdy).
2. Konieczność uwolnienia śródmieścia z ruchu regionalnego głównie relacji Grodzisk Wielkopolski – Gostyń z ulic Grodziskiej i Gostyńskiej, czyli zmiany przebiegu przez miasto drogi regionalnej.
3. Podniesienie rangi ulic wylotowych w mieście, prowadzących ruch zewnętrzny, poprzez poprawę stanu technicznego i parametrów technicznych.
4. Wykorzystanie terenu kolejowego po wyłączonych z ruchu liniach pod drogę miejską. Dotyczy to głównie północnego odgałęzienia kolejowego w kierunku Grodziska Wielkopolskiego.
5. Uporządkowanie ruchu na trzech najbardziej niebezpiecznych skrzyżowaniach miasta: rejonu Placu Wolności, Placu Żołnierza Polskiego i skrzyżowania ulic Śmigielskiej i Surzyńskiego.
6. Konieczność budowy bezkolizyjnych skrzyżowań ulic Młyńskiej i Gostyńskiej z układem kolejowym.
7. Sukcesywna budowa nawierzchni bitumicznych na ulicach lokalnych – obecnie gruntowych.

8. Kontynuacja wyciszania centrum miasta, rozpoczęta już przez Władze Miasta w roku 1999, poprzez dalsze ograniczanie ruchu samochodowego, a uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego.

III.8. Wnioski z uwarunkowań wynikających z wyposażenia miasta w infrastrukturę techniczną

III.8.1. Zaopatrzenie w wodę

Miasto posiada zorganizowany system zbiorowego zaopatrzenia w wodę, oparty na zasobach wód podziemnych. Sieć wodociągowa zaopatrywana jest w wodę z ujęć położonych wprawdzie poza granicą administracyjną miasta, lecz w jej pobliżu tj. KURZA GÓRA i ŁAZIENKI-ŁĄKI jak również na terenie miasta, tj. ŁAZIENKI oraz SANATORIUM.

Dystrybucja wody realizowana jest za pośrednictwem stacji wodociągowej i uzdatniania wody JESIONOWA, zlokalizowanej w południowo-zachodniej części miasta, z wykorzystaniem zbiornika wieżowego zlokalizowanego przy Osiedlu Konstytucji 3 Maja.

Dobowa zdolność produkcyjna urządzeń:

- ujęcia wody 9.840 m³/dobę
- uzdatnianie wody 8.400 m³/dobę.

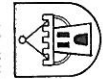
Sprzedaż wody w tys. m ³ /rok			
Odbiorcy	Lata		
	1992	1995	1998
Gospodarstwa domowe	1.228	1.020	923
Działalność produkcyjna	423	307	534
Razem	1.651	1.327	1.457

Długość sieci w roku 1998:

- magistralnej 13,5 km
- rozdzielczej 58,5 km.

Wodociągiem komunalnym miasta Kościana zarządza Miejski Zakład Wodociągów i Kanalizacji.

Generalizując, stan zaopatrzenia miasta w wodę nie budzi zastrzeżeń i z tego punktu widzenia nie zarysowują się ograniczenia rzutuujące na możliwości rozwojowe miasta. Niezbędna jest jednak rozbudowa stacji uzdatniania wody (II etap) w celu poprawy jakości wody jak też modernizacja i sukcesywna rozbudowa istniejącej sieci.

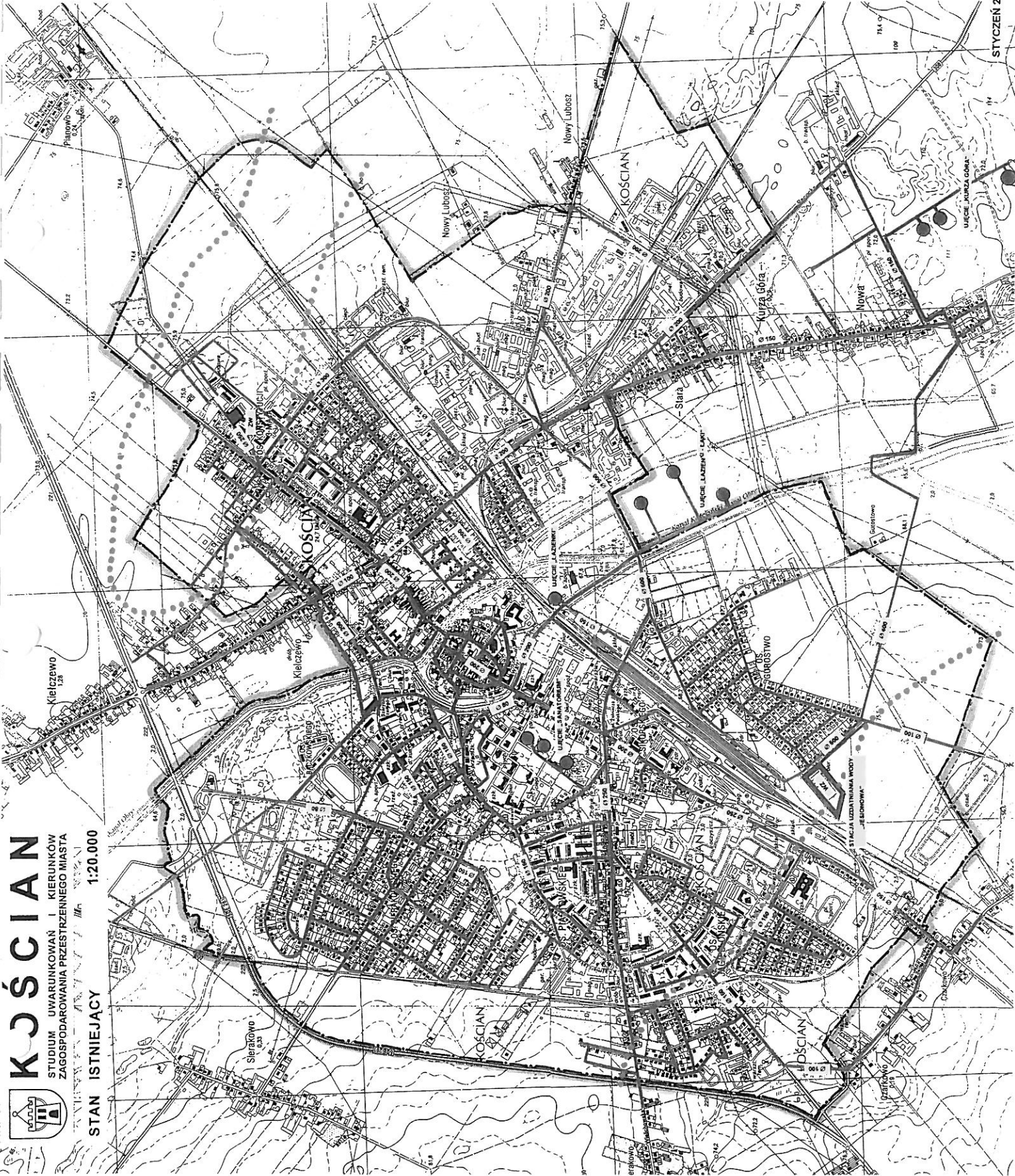


KOŚCIAN

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA

1:20.000

STAN ISTNIEJĄCY



WODOCIĄGI



- UJĘCIA WODY
- STACJA WODOCIĄGOWA (WZ)
- ZBIORNIK WIEZOWY (ZW)
- SIEĆ WODOCIĄGOWA

403