

Do najważniejszych działań w zakresie zmniejszenia zagrożeń hałasu należą:

- przebudowa ulic oraz przebudowa (modernizacja) obwodnicy, odciążającej od ruchu samochodowego centrum Kościana,
- ograniczenie ruchu pojazdów w centrum miasta i w godzinach nocnych,
- poprawa stanu technicznego ulic,
- wprowadzenie, w miarę możliwości, ekranów akustycznych oraz zwartej zieleni wysokiej wzdłuż arterii komunikacyjnych,
- lokalizacja nowych elementów zabudowy miejskiej w odpowiedniej odległości od ciągów komunikacyjnych.

Dwa ostatnie punkty dotyczą także rejonów miasta, przez które przebiega linia kolejowa (eksploatacja obszaru kolejowego powoduje powstawanie hałasu i wibracji).

Ograniczenie poziomu hałasu w przypadku obiektów przemysłowych i rzemieślniczych powinno być zadaniem własnym zakładów. Niedopuszczalna jest lokalizacja obiektów uciążliwych w rejonach mieszkalnych.

V.3.3. Obszary problemowe, problemy wymagające rozwiązania

Podstawowym obszarem z punktu widzenia potrzeb właściwego kształtowania i ochrony środowiska fragmentu miasta, który możnaby określić jako „problemowy” to rejon SW części Kościana. Zlokalizowane tu obiekty przemysłowe cukrowni „Kościan”, zwłaszcza osadniki, są niezwykle uciążliwe dla otoczenia, tym bardziej, że jest to rejon sąsiadujący z obiektami mieszkalnymi. Należałoby rozważyć wytypowanie na terenie miasta (np. w kierunku na S lub SE) terenu pozwalającego na składowanie osadów (transportowanie ich rurociągami poza tereny ujęć wód podziemnych). Obecnie eksploatowane osadniki powinny być zredukowane i zazielenione. Rozwiązanie tego problemu przyczyniłoby się do wydatnej poprawy stanu powietrza atmosferycznego (likwidacja odorów), ograniczyłoby możliwość zanieczyszczenia wód oraz poprawiłoby walory estetyczne tego rejonu miasta.

Eliminacja uciążliwych form i obiektów działalności przemysłowej ze strefy struktur miejskich, zwłaszcza mieszkaniowych, jest jednym z bardziej istotnych elementów działań proekologicznych i prospołecznych. Wymieniony problem może być rozwiązany z korzyścią dla środowiska i mieszkańców, ale wymaga przygotowania oddzielnego opracowania specjalistycznego.

Szczegółowych opracowań specjalistycznych wymagają również:

- zagadnienie rozwoju systemu małej retencji, zarówno na terenie Kościana, jak również w najbliższej okolicy, zwłaszcza na S od miasta;

- wytypowanie do konserwatorskiej ochrony drzew pomnikowych, ewentualnie cennych zespołów roślinności parkowej na terenie Kościana i roślinności typowej dla siedlisk hydrogenicznych (w obrębie obniżenia dolinnego Kanału Kościańskiego – na SE od miasta).

V.3.4. Podsumowanie

W ustalaniu kierunków polityki ekologicznej miasta Kościana za podstawę przyjęto zasadę trwałego zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako rozwój gospodarczy z uwzględnieniem czynników środowiskowych. Sformułowane w STUDIUM zasady i priorytety ochrony i kształtowania środowiska nie wyczerpują całokształtu niezbędnych działań na rzecz tej ochrony. Oczywiście mogą i powinny być formułowane i realizowane lokalne, a nawet indywidualne cele ochrony środowiska, wynikające z bieżących obowiązków nakładanych przez prawo oraz odczuwanych potrzeb społecznych, artykułowanych np. przez organizacje społeczno-polityczne, w tym pozarządowe organizacje ekologiczne.

Wymienione w STUDIUM szczegółowe zadania, składające się na główne kierunki polityki ekologicznej miasta, mogą zaspokajać potrzeby egzystencjalne człowieka przy możliwie małej presji na środowisko. Nie będzie to jednak możliwe bez społecznej akceptacji założonej polityki prośrodowiskowej. Dlatego też niebagatelną rolę w polityce ekologicznej miasta winny odgrywać działania z zakresu szeroko pojętej edukacji ekologicznej.

Należy podkreślić, że centralne położenie Kościana w stosunku do obszarów o znaczących walorach przyrodniczych czyni z tego miasta, poza innymi aktualnie pełnionymi funkcjami, ważny ośrodek, który w najbliższej przyszłości powinien spełniać także funkcję koordynującą i bazową w stosunku do krajowego i regionalnego ruchu turystyczno-rekreacyjnego, krajoznawczego i wypoczynkowego.

V.4. Kierunki polityki przestrzennej dotyczące dziedzictwa kulturowego

1. Zgodnie z cytowaną ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym, a głównie jej Art. 6 ust. 5 pkt. 1 w STUDIUM określono obszary lub wskazano do objęcia ochroną na podstawie przepisów szczególnych (pkt. III.6. niniejszego STUDIUM).
2. Wskazania konserwatorskie:

Należy chronić układ urbanistyczny miasta w obrębie stref „A” i „B” ochrony konserwatorskiej. Zachować historyczny przebieg dróg i siatkę ulic oraz historyczną zabudowę. Utrzymać wielkość pierwotnych działek miejskich, istniejące gabaryty pierzei ulic, kompozycje wnętrz urbanistycznych. Ochronie podlegają obiekty wpisane do rejestru zabytków oraz pozostałe obiekty ujęte w spisie zabytków o wartościach lokalnych. W przypadku obiektów wpisanych do rejestru ochronie podlega również widok na zabytek lub zabytkowy zespół. Należy chronić cmentarze i zieleń cmentarną oraz parkową. Nowa zabudowa lokalizowana na terenie stref ochrony konserwatorskiej winna być każdorazowo uzgadniana z Konserwatorem Zabytków a projekt uzgadniany w zakresie: sytuacji, skali, bryły, podziałów architektonicznych i dostosowany do historycznej kompozycji urbanistycznej. W miarę możliwości należy usuwać obiekty dysharmonizujące, ewentualnie dążyć do takiej ich przebudowy, która umożliwi harmonijne współistnienie z zabytkowym charakterem miasta. Projektowane nowe osiedla mieszkaniowe oraz zabudowę przemysłową lokalizować w oddaleniu od zabytkowego układu urbanistycznego. W miarę możliwości wyprowadzać istniejący przemysł ze strefy staromiejskiej. W strefie ochrony krajobrazowej „K” należy maksymalnie utrzymać krajobraz przyrodniczy związany przestrzennie z historycznym terenem, nowe inwestycje należy harmonijnie wkomponować w otaczający krajobraz oraz wyznaczyć szczególnie cenne tereny, które winny być wyłączone spod nowej zabudowy. Działania na terenie stref ochrony konserwatorskiej podlegają uzgodnieniu z konserwatorem zabytków.

Teren całego miasta należy objąć strefą „W” ochrony archeologicznej. Działalność inwestycyjna w strefie „W” wymaga uzgodnienia z Konserwatorem Zabytków, który określi warunki dopuszczające do realizacji inwestycji (nadzory archeologiczne, ratownicze badania wykopaliskowe). Koszty prac archeologicznych ponosi inwestor.

Dla zespołu urbanistycznego Kościana należy sporządzić Studium historyczno-urbanistyczno-konserwatorskie, a dla kościoła parafialnego p.w. N.M.P Wniebowziętej Studium historyczno-architektoniczne.

3. W STUDIUM uznaje się, że zasadnym jest wprowadzenie obowiązku adnotacji o zabytkowym charakterze obiektu do księgi wieczystej.
4. Na uwagę i szczególne formy promocji i opieki ze strony władz samorządowych zasługują przejawy działalności kulturalnej, a w tym szczególnie świadczące o tradycjach i tożsamości miasta i rejonu jego oddziaływania.

V.5. Kierunki polityki przestrzennej dotyczące kształtowania układu komunikacyjnego

V.5.1. Preferowane kierunki przekształceń i rozwoju układu uliczno-drogowego

Jednym ze strategicznych celów rozwoju miasta Kościana jest rozwój układu komunikacyjnego, poprawa jego funkcjonowania ze zmniejszeniem uciążliwości spowodowanych ruchem drogowym.

Uwzględniając uwarunkowania wynikające z diagnozy stanu, Studium Wojewódzkiego oraz wnioski i opinie zgłoszone w trakcie opracowywania niniejszego STUDIUM przyjmuje się poniżej sformułowane kierunki rozwoju i przekształceń sieci ulicznej miasta. Jako preferowaną zasadę kierunków rozwoju przyjęto, że rozbudowa układu powinna zapewnić warunki na:

- odbywanie się ruchu przede wszystkim poza obszarem śródmiejskim, w tym centrum (szczególnie poza intensywną zwartą zabudową);
- usprawnienie sieci ulicznej wewnątrz obszaru śródmieścia, głównie poprzez umiarkowaną modernizację poszczególnych elementów sieci ulicznej i organizację ruchu;
- skierowanie ruchu tranzytowego (zewnętrznego i wewnętrznego) na trasy peryferyjne (obrzeże jednostek strukturalnych).

Powyższe oznacza konieczność kształtowania tras obwodowych. Podkreśla się istotne uwarunkowania wpływające na kształtowanie układu ulicznego, a mianowicie:

- dotychczas funkcjonujące podstawowe ciągi sieci ulicznej o zróżnicowanych parametrach technicznych charakteryzują się cechami, które należy uznać za niekorzystne ponieważ:
 - generalnie są obudowane różnymi formami zabudowy o zróżnicowanych funkcjach i potrzebach bezpośredniej obsługi;
 - w wielu przypadkach są ściśle obudowane, brak jest możliwości rozbudowy w istniejącym przebiegu;
 - prowadzą ruch wewnątrzmijski i zewnętrzny (w tym ciężarowy i tranzytowy) o znacznej intensywności, a w konsekwencji powodują znaczne uciążliwości dla otoczenia; (oczywiście nie ma możliwości wyeliminowania w pełni tych uciążliwości – natomiast istnieje szansa ich zmniejszenia);

- specjalne zadanie ma do spełnienia organizacja ruchu sieci ulicznej na obszarze historycznego centrum miasta zawartego w granicach Wału Żegockiego i rzeki Obry;
- zapewnienie miastu powiązania z przyszłą drogą ekspresową, a obecnie drogą krajową Nr 5 relacji (Gdańsk) Poznań-Kościan-Leszno (Wrocław).

Koncepcję układu komunikacyjnego opracowano kierując się potrzebą wytworzenia podstawowego układu miasta, mając na uwadze odciążenie ulic wewnątrzmijskich z ruchu zewnętrznego (w tym tranzytowego i ciężarowego) oraz maksymalne wyeliminowanie ruchu kołowego z centrum miasta. W tym celu zaproponowano tzw. „obwodnicę peryferyjną” – wewnątrzmijską, jako najsilniejszy element układu podstawowego miasta, która prowadzona jest w większości nowym śladem, z ominięciem terenów miejskich o intensywnej zabudowie, z wykorzystaniem terenu kolejowego – odgałęzienia w kierunku Grodziska Wielkopolskiego (wyłączonego z eksploatacji), ul. Wyzwolenia, przecinając główne tory kolejowe (relacji Leszno-Poznań) i przechodząc w ul. Łąkową do wejścia w ul. Północną i dalej nowym przejściem przez tory w kierunku Grodziska Wielkopolskiego, łącznie z obejściem Kielczewa. Projektowana obwodnica eliminuje ruch regionalny relacji Gostyń-Grodzisk Wlkp. (droga wojewódzka Nr 308) z ciągu ulic miejskich Gostyńska-Grodziska, gdzie będzie dominował ruch wewnątrzmijski.

Obwodnica wymaga budowy dwóch wiaduktów kolejowych.

Układ podstawowy zewnętrzny tworzą również ulice wylotowe z miasta – prowadzące ruch regionalny:

- w kierunku Poznania – ul. Poznańska;
- w kierunku Gostynia – ul. Gostyńska;
- w kierunku Leszna – ul. Śmigielskiego;
- w kierunku Sierakowa – ul. Sierakowskiego;
- w kierunku Przesieki – ul. Naclawska.

Istniejące ulice, którymi przebiega obwodnica peryferyjna oraz ulice wylotowe, wymagają modernizacji. Niezbędna jest również budowa dwupoziomowego skrzyżowania ul. Gostyńskiej z magistralą kolejową.

Modernizacji również wymagają pozostałe ulice miejskie układu podstawowego.

Z bardziej znaczących dla prawidłowego funkcjonowania miasta to:

- ciąg ulic Piłsudskiego – Poznańska;
- ul. Chłapowskiego;

- ciąg ulic Surzyńskiego-Śmigielska;
- ciąg ulic Skłodowskiej-Curie - Koszewskiego.

Modernizacji lub przebudowy wymagają najbardziej niebezpieczne rejony w mieście jak:

- rejon Placu Wolności;
- skrzyżowanie ulic Surzyńskiego-Śmigielska;
- rejon Placu Żołnierza Polskiego.

Specjalnej ochrony wymaga historyczne centrum miasta otoczone Wałem Żegockiego i rzeką Obrą.

Proponuje się dalsze „wyciszenie” tego rejonu przez:

- wyeliminowanie ruchu kołowego z Rynku (poza służbami miejskimi i specjalnymi);
- reglamentację jego dostępności samochodami przez mieszkańców;
- ograniczoną i reglamentowaną obsługą w zakresie miejsc postojowych dla samochodów;
- priorytet ruchu pieszego i rowerowego.

Jest to możliwe do wprowadzenia poprzez organizację ruchu i warunki odpowiedniej eksploatacji.

Zapewnienie miejsc postojowych dla samochodów przy dynamicznie rozwijającej się motoryzacji, staje się istotnym i jednocześnie trudnym zadaniem do rozwiązania.

Proponuje się aby preferować zasadę, że miejsca są zapewniane na działkach inwestorów, właścicieli i użytkowników poszczególnych nieruchomości i form zagospodarowania. Celem jest zapewnienie pewnej liczby miejsc postojowych ogólnodostępnych, chociaż płatnych. Będą to dwa główne rodzaje parkowania:

- uliczne, przykrawężnikowe w ograniczonym zakresie, ze względu na ewentualne utrudnienia w ruchu. Ten rodzaj parkowania rozstrzygany będzie poprzez organizację ruchu;
- na wydzielonych placach, gdzie inwestorem i organizatorem może być niezależny podmiot gospodarczy. Ten rodzaj parkowania wymaga ustaleń w procesie planowania miejscowego.

Powiązania miasta z krajem i regionem zapewniają:

- droga krajowa Nr 5 o znaczeniu międzyregionalnym relacji Poznań-Wrocław. Przebiega w formie obwodnicy po zachodnio-północnej stronie miasta. Docelowo projektowana jest jako droga ekspresowa relacji Gdańsk-Poznań-Wrocław, łącząca w przyszłości dwie autostrady: A-2 Moskwa-Berlin i A-8 Wrocław-Łódź. Podłączenie miasta Kościana w przyszłości do drogi ekspresowej nastąpi poprzez

dwa bezkolizyjne węzły: z projektowaną obwodnicą wewnętrzną (tzw. „obwodnicą peryferyjną”) i na wylocie do Leszna (poza administracyjnymi granicami miasta);

- magistrala kolejowa relacji Wrocław-Poznań przebiega przez środek miasta. Stanowi główne połączenie kolejowe Śląska z Wybrzeżem i pełni ważną funkcję w obsłudze miast. Przewidziana jest rozbudowa magistrali z przystosowaniem, docelowo do szybkości 160 km/h i tym samym wejście do sieci „INTER CITY”. Linie lokalne jako nierentowne, zostały wyłączone z ruchu. Dotyczy to odgałęzień w kierunku Grodziska Wielkopolskiego i w kierunku Gostynia (to odgałęzienie jest wykorzystywane jako bocznica obsługująca tereny przemysłowo-składowe). Zarówno droga krajowa Nr 5 – w przyszłości droga ekspresowa relacji Gdańsk-Kościan-Wrocław i magistrala kolejowa w przyszłości – „INTER CITY” umożliwiają szybki dojazd do regionalnej metropolii Poznania.

V.5.2. Wskazania i wnioski do kształtowania ważnych tras układu ulicznego

Podstawowy układ uliczno-drogowy miasta tworzą trasy klasyfikowane jako: główne (G) i zbiorcze (Z). Ulice lokalne, których głównym zadaniem będzie bezpośrednia obsługa obszarów zainwestowania i obiektów, w zasadzie, nie zostały objęte niniejszym STUDIUM. Natomiast uwzględniono w STUDIUM drogę ekspresową (S) relacji Gdańsk - Poznań - Wrocław, do której to podwiązany będzie podstawowy układ miasta.

V.5.2.1. Droga ekspresowa (S)

Jest to obecna droga krajowa Nr 5 wymagająca budowy drugiej jezdni i podniesienia rangi do drogi ekspresowej. Inwestycja pozostająca w kompetencji jednostek centralnych i na dzień dzisiejszy brak przesądzeń. Skrzyżowania w formie węzłów dwupoziomowych poza granicami miasta: z projektowaną „obwodnicą peryferyjną” i ul. Śmigielską.

V.5.2.2. Ulice główne (G)

Tego rodzaju trasy ustanowiono w ciągach drogi wojewódzkiej Nr 308, projektowanej „obwodnicy peryferyjnej” i jej podwiązanie do drogi krajowej Nr 5.

1. Ulice: Grodziska - Gostyńska, droga wojewódzka Nr 308, ulica główna G 1/2, adaptacja stanu - jedna jezdni dwupasowa. Zalecana najmniejsza szerokość korytarza komunikacyjnego w liniach rozgraniczających - 25,0 m. Skrzyżowanie