

z torami kolejowymi dwupoziomowe. Skrzyżowania z ulicami poprzecznymi, generalnie, „skanalizowane”, z poszerzonymi wlotami i sygnalizacją świetlną.

2. „Obwodnica peryferyjna” projektowana jest w większości nowym śladem z ominięciem terenów miejskich o intensywnej zabudowie:

- na odcinku od ul. Poznańskiej (granica miasta) w kierunku południowym i dalej do ul. Północnej G 2/2, dwie jezdnie dwupasowe. Skrzyżowanie typu „skanalizowane”, w zależności od wielkości ruchu z sygnalizacją świetlną. Przebieg ulicy nowym śladem, wymaga budowy jezdni i budowy dwupoziomowego skrzyżowania z układem kolejowym. Zalecana najmniejsza szerokość korytarza komunikacyjnego w liniach rozgraniczających - 35,0 m;
- na odcinku ul. Północnej do ul. Gostyńskiej G 1/4 - modernizacja ulicy do 4-ch pasów ruchu, skrzyżowania z ulicami poprzecznymi jak wyżej. Zalecana najmniejsza szerokość korytarza w liniach rozgraniczających - 30,0 m;
- na odcinku od ul. Gostyńskiej do włączenia w ulicę Łąkową G 1/4, jedna jezdnia 4-o pasowa. Skrzyżowania i szerokość korytarza jak wyżej. Przebieg odcinka nowym śladem, wymaga budowy;
- na odcinku ul. Łąkowej G 1/4, modernizacja ulicy do 4-ch pasów ruchu. Skrzyżowanie i szerokość korytarza jak wyżej;
- na odcinku od ul. Łąkowej do ul. Naclawskiej - G 1/4 jedna jezdnia 4-o pasowa, budowa nowego odcinka drogi i budowa skrzyżowania dwupoziomowego z torami kolejowymi. Skrzyżowania z ulicami poprzecznymi i szerokość korytarza jak wyżej;
- na odcinku ul. Wyzwolenia - G 1/4, modernizacja ulicy do 4-ch pasów ruchu, skrzyżowania i szerokość korytarza jak wyżej.

3. ul. Śmigielska na odcinku do ul. Wyzwolenia do granic, miasta G 2/2, rozbudowa ulicy do dwujezdniowej po 2 pasy ruchu każda. Skrzyżowanie z drogą krajową Nr 5 dwupoziomowe. Skrzyżowania z ulicami poprzecznymi, generalnie „skanalizowane”, z poszerzonymi wlotami i sygnalizacją świetlną (w czasie - zależnie od wielkości ruchu jaki wystąpi). Zalecana najmniejsza szerokość korytarza komunikacyjnego w liniach rozgraniczających - 35,0 m.

V.5.2.3. Ulice zbiorcze (Z)

1. Ulica projektowana śladem kolei lokalnej (do Grodziska) od ul. Śmigielskiej do ul. Sierakowskiego - Z 1/2. Stanowi kontynuację projektowanej „obwodnicy peryferyjnej”. Jedna jezdnia o dwóch pasach ruchu - szer. 7,0 m, szerokość korytarza komunikacyjnego minimum 20,0 m.
2. Ulica Sierakowskiego - Z 1/2 - adaptacja przebiegu i stanu ulicy jednojezdniowej.
3. Ciąg ulic: Mickiewicza - Marcinkowskiego - Z 1/2 adaptacja przebiegu i stanu ulicy jednojezdniowej.
4. Ulica Kruczkowskiego - Z 1/2 - jezdnia jednoprzestrzenna szer. 7,0 m, odcinek istniejący wymaga modernizacji i budowy po nowym śladzie.
5. Ulica Poznańska na odcinku od ul. Grodziskiej do projektowanej obwodnicy - Z 1/2, adaptacja stanu ulicy jednojezdniowej.
6. Ulica Północna na odcinku od ul. Poznańskiej do projektowanej obwodnicy - Z 1/2. adaptacja stanu ulicy jednojezdniowej.
7. Ulica Chłapowskiego - Z 1/2. adaptacja stanu ulicy jednojezdniowej.
8. Ulica Przemysłowa i jej przedłużenie do ul. Długiej - Z 1/2, nowy odcinek, jezdnia szer. 7,0 m, w liniach rozgraniczających minimum 20,0 m, adaptacja istniejącego odcinka ulicy.
9. Ulica Długa - Z 1/2, modernizacja ulicy, jezdnia 7,0 m szerokości, w liniach rozgraniczających minimum 20,0 m.
10. Ulica Boczna - Z 1/2 adaptacja stanu .
11. Ulica Graniczna - Z 1/2, modernizacja ulicy, jezdnia minimum 6,0 m, w liniach rozgraniczających minimum 20,0 m.
12. Ulica Działkowa i jej przedłużenie - Z 1/2, adaptacja istniejącego odcinka i budowa nowego - szerokość jezdni minimum 6,0 m.
13. Ulica Naclawska - Z 1/2, adaptacja stanu istniejącego.
14. Ulica Śmigielska na odcinku od ul. Wyzwolenia do ul. Surzyńskiego - Z 1/2 adaptacja stanu istniejącego.
15. Ciąg ulic: Wielichowska - Surzyńskiego - Plac Żołnierza - Młyńska - Z 1/2, adaptacja stanu istniejącego.
16. Ulica Kościuszki - Z 1/2, adaptacja stanu istniejącego.
17. Ciąg ulic: Bednardyńska - Kilińskiego - Konopnickiej - Z 1/2, adaptacja stanu istniejącego.
18. Ulica Nadobrzańska - Z 1/2, adaptacja stanu istniejącego.

19. Ulica Piaskowa - Z 1/2, adaptacja stanu istniejącego.
20. Ciąg ulic: Kaźmierczaka – Curie Skłodowskiej - Koszewskiego - Z 1/2, adaptacja stanu istniejącego.
21. Ciąg ulic: Gwardii Ludowej - nowe połączenie od strony północnej z ul. Prosta - Prosta - Z 1/2, modernizacja istniejących odcinków i budowa nowego, jezdnia szer. minimum 6,0 m, w liniach rozgraniczających minimum 20,0 m.
22. Ciąg ulic: Bukowskiej - przedłużenie ul. 2-go Października w kierunku północnym do połączenia z ul. Bukowskiej - Z 1/2, budowa nowego odcinka i modernizacja istniejącego, jezdnia minimum 6,0 m, w liniach rozgraniczających minimum 20,0 m.
23. Ulica Bączkowskiego - Z 1/2, adaptacja stanu.
24. Ulica Piłsudskiego - Z 1/2, adaptacja stanu.
25. Ulica Podgórna i jej przedłużenie w kierunku zachodnim - Z 1/2, modernizacja istniejącego odcinka i budowa nowego, jezdnia minimum 6,0 m, szerokość w liniach rozgraniczających minimum 20,0 m.
26. Ulica Dworcowa - Z 1/2, adaptacja stanu.

Skrzyżowania w ciągach ulic zbiorczych należy kształtować jako „skanalizowane”, zwykle z poszerzonymi wlotami, a w zależności od natężenia ruchu samochodowego przewidywać sygnalizację świetlną.

Specjalnych rozwiązań wymagają najbardziej uciążliwe skrzyżowania w mieście. Do nich należą:

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

Jednym z rozwiązań może być zastosowanie „małego ronda”.

V.5.3. Parkingi

Przewiduje się, że miejsca postojowe dla samochodów zapewniane będą na działkach (terenach) właścicieli i zarządów zagospodarowania poszczególnych funkcji i programów. W ramach organizacji ruchu dla poszczególnych tras i rejonów miasta można dopuszczać parkowanie na jezdniach lub w pasie drogowym z zachowaniem wymogów wynikających ze sprawności ruchu oraz ustaleń

KOŚCIAN

STUDIUM UWARUNKOWAN I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA

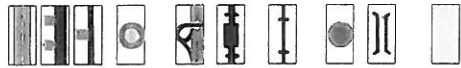


KIERUNKI ROZWOJU

1:20.000



KOMUNIKACJA



- DROGA EKSPRESOWA S
- ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO
- ULICE OGÓLNO Miejskie
- NAJBARDZIEJ NIEBEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA W MIEŚCIE WYMAGAJĄCE MODERNIZACJI
- WĘZEL DWUPOZIOMOWY
- MAGISTRALA KOLEJOWA I STACJA "KOŚCIAN"
- LINIA KOLEJOWA PRACUJĄCA JAKO BOCZNICA DO OBSŁUGI TERENÓW PRZEMYSŁOWO-SKŁADOWYCH
- DWORZEC AUTOBUSOWY PKS
- WIADUKTY I SKRZYŻOWANIA DWUPOZIOMOWE BEZ RELACJI SKRĘTNYCH
- OBZAR CENTRUM - PROPOZYCJA WYŁĄCZENIA Z RUCHU KOŁOWEGO - PRIORYTET RUCH PIESZY

492

Rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

V.5.4. Kolej

Trasa kolejowa relacji Wrocław – Poznań podlegać będzie systematycznej modernizacji dla kursowania pociągów pasażerskich o wyższej prędkości - aktualna modernizacja zmierza do uzyskania prędkości 160 km/h. Linie lokalne jako nierentowne zostały wyłączone z eksploatacji. Dotyczy to odgałęzień w kierunku Grodziska Wielkopolskiego (w STUDIUM wykorzystano teren pod ulicę o charakterze zbiorczym) i w kierunku Gostynia (to odgałęzienie jest wykorzystywane jako bocznicą obsługująca tereny przemysłowo-składowe).

V.6. Kierunki polityki przestrzennej dotyczące infrastruktury technicznej

V.6.1. System wodno-kanalizacyjny

Wyniki diagnozy stanu przeprowadzonej na etapie uwarunkowań rozwoju pozwalają uznać, że wyposażenie miasta w urządzenia sieci wodnokanalizacyjnej jest na dobrym poziomie.

Tym niemniej w najbliższym okresie należałoby:

- podjąć rozbudowę stacji uzdatniania wody (II etap) w celu poprawy jakości wody;
- doprowadzić do ostatecznego wyznaczenia i egzekwowania wymagań określonych przepisami szczególnymi stref ochronnych ujęć wody;
- kontynuować modernizację i rozbudowę istniejących sieci wodociągowych i kanalizacji sanitarnej;
- kontynuować rozbudowę sieci kanalizacji deszczowej, częściowo zastępując rowy otwarte kanałami, sukcesywnie instalować separatory na wlotach kanalizacji deszczowej do cieków i dopływów Kanału Obry.

V.6.2. System energetyczny

Wszystkie elementy systemu energetycznego miasta, tj. ciepłownictwo, elektroenergetyka i gazownictwo, jak wynika z diagnozy stanu są na dobrym poziomie.

Jako istotny problem do sukcesywnego rozwiązywania pozostaje eliminacja istniejących kotłowni i palenisk na paliwo stałe, zwłaszcza w centralnej części miasta i wprowadzania paliw ekologicznych tj. gazu ziemnego, oleju opałowego, energii elektrycznej itp.

Niezbędne będzie podjęcie analiz techniczno-ekonomicznych uzasadniających ofertę zaopatrzenia w ciepło dalszych rejonów miasta ze scentralizowanej sieci Miejskiego Systemu Ciepłowniczego.

Zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 1997r. „Prawo energetyczne” (Dz.U. Nr 57, poz. 348 z późn. zmianami Art. Art. 18, 19 i 20) do zadań własnych gminy w zakresie zaopatrzenia w ciepło, w energię elektryczną i paliwa gazowe należy planowanie i organizacja zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na obszarze gminy, planowanie oświetlenia miejsc publicznych i dróg znajdujących się na terenie gminy oraz finansowanie oświetlenia ulic, placów i dróg, dla których jest zarządcą.

Obowiązuje wymóg opracowania przez zarządy gmin założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe, a po ich zatwierdzeniu „w przypadku gdy plany przedsiębiorstw energetycznych nie zapewniają realizacji w/w założeń” również projekt planu.

Takie komplementarne podejście pozwoli na racjonalne wykorzystanie poszczególnych nośników energii wyznaczając ekonomicznie uzasadnione obszary obsługi ze względu na odległość od źródeł czy gęstość obciążenia.

Czynnikiem regulującym te decyzje stanie się stabilizacja cen energii (gazu, energii elektrycznej, ciepła scentralizowanego).

Zgodnie z przepisami wykonawczymi do Ustawy „Prawo energetyczne” finansowanie budowy lub rozbudowy sieci ciepłowniczych, gazowniczych i elektroenergetycznych ponoszą, odpowiednie przedsiębiorstwa energetyczne jedynie wtedy, gdy sieci te są przewidziane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

W związku z powyższym stanem prawnym w interesie miasta jest opracowanie planów miejscowych dla tych obszarów, dla których przewidywane są przedsięwzięcia inwestycyjne obejmujące w/w elementy infrastruktury technicznej.

V.6.3. Utylizacja odpadów

Na podstawie porozumienia międzygminnego odpady komunalne wywożone są z miasta i składowane na składowisku odpadów w miejscowości podlegają utylizacji na wysypisku zlokalizowanym we wsi Bonikowo w gminie Kościan. Zbiórka i wywozem odpadów zajmuje się miejski zakład Zieleni i Oczyszczania Miasta, realizując zadania własne samorządu lokalnego w tym zakresie.