

- Droga ekspresowa S-5 (Gdańsk) – Grudziądz – Bydgoszcz – Poznań – Wrocław (II kl. techn.)

Planowana droga funkcjonować będzie na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23.01.1996r. „w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce” (Dz.U. Nr 12, poz. 63 z 1996 r.).

Projektowana droga prowadzona będzie w przybliżeniu równolegle do drogi krajowej międzyregionalnej Nr 5 Poznań – Wrocław. Inwestycja ta, jako element krajowego systemu komunikacyjnego (dróg szybkiego ruchu), zależy głównie od przedsięwzięć pozostających w kompetencji jednostek centralnych. Nie jest ona objęta programem realizacji na najbliższe lata. Brak również przesądzenia o jej przebiegu oraz parametrach. Jednym z wariantów (przyjętym w „Studium wojewódzkim”) jest realizacja drugiej „nitki”, przy istniejącej drodze Nr 5. W obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego, rezerwowano pod ten cel pas terenu szerokości minimum 60,00 m wzdłuż istniejącej drogi. Wariant ten wymaga (przy założeniu przekroju dwujezdniowego):

- przebudowy istniejącej drogi Nr 5 (1 „nitka”),
- budowa drugiej nitki.

- Droga międzyregionalna Nr 5 Poznań – Wrocław

- istniejąca jako międzyregionalna Nr 5 i międzynarodowa (E-261).
- Planowana ranga drogi uzależniona jest od przyjętego wariantu przebiegu trasy ekspresowej S-5:
 - w jednym przypadku uzyska rangę drogi ekspresowej,
 - w drugim przypadku, gdy „ekspresowa” będzie miała całkowicie nowy przebieg, droga Nr 5 pozostanie drogą tylko międzyregionalną.
- planuje się wówczas modernizację całej trasy (z umocnieniem poboczy) oraz przebudową skrzyżowań z drogami wojewódzkimi Nr 311 w Kurowie i Nr 308 w Kościanie.

- Droga wojewódzka Nr 308 (Nowy Tomyśl – Grodzisk) – Kościan – Kunowo (IV kl. techn.)

- planowana zmiana przebiegu przez miasto Kościan łącznie z północno-wschodnim obejściem Kielczewa,
- planowane południowe obejście wsi Racot,
- systematyczna modernizacja.

- Magistrala kolejowa Wrocław – Poznań (E-59)
 - rozbudowa z przystosowaniem docelowo do szybkości 160 km/godz. i tym samym wejście do sieci „INTER CITY”.

5. Inne ważne informacje:

- przez miasto wzdłuż kanału Obry przebiega korytarz ekologiczny o znaczeniu lokalnym,
- na północ od miasta przebiega korytarz ekologiczny o znaczeniu krajowym (do którego dochodzi w/w korytarz lokalny),
- na południowy - wschód od miasta znajduje się Parki Krajobrazowy im. gen. D. Chłapowskiego,
- znaczny obszar miasta położony jest na strukturach wodonośnych poziomu gruntowego bez warstwy izolacyjnej od powierzchni terenu,
- obszar miasta i tereny otaczające to obszar rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- miasto powiązane jest z układem zewnętrznym liniami energetycznymi wysokiego napięcia i gazociągami wysokiego ciśnienia.

6. Wnioski

- Kościan ma korzystne położenie komunikacyjnej i przyrodnicze,
- miasto położone jest w strefie potencjalnie przyspieszonego rozwoju pomiędzy dwoma biegunami wzrostu – Poznaniem i Wrocławiem, co powinno korzystnie oddziaływać na jego gospodarczy rozwój,
- mają tu miejsce tradycje pracy pozytywistycznej,
- przewidywane są ponadlokalne działania modernizacyjne tras komunikacyjnych,
- miasto położone jest w obszarze rolniczej przestrzeni produkcyjnej charakteryzującej się wysoką kulturą gospodarki rolnej.

III. WEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA WPŁYWAJĄCE NA ROZWÓJ MIASTA A W TYM NA JEGO POLITYKĘ PRZESTRZENNĄ

III.1. Wnioski wynikające z ustaleń planu miejscowego

„Miejscowy ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta Kościana” został zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Nr XLIII/398/94 z dnia 17 maja 1994 roku a opracowany w Biurze Programowania i Projektowania Rozwoju Łodzi przez zespół pod kierunkiem mgr inż. arch. K. Czechowskiej i mgr. M. Reterskiego.

Według zapisu planu:

- zgłoszono propozycje zmian granic administracyjnych miasta (w związku z projektowanym jego rozwojem oraz przekazanie gminie części terenów miejskich),
- planem objęto (po uwzględnieniu korekt) około 878 ha,
- wyznaczono lokalizację budownictwa mieszkaniowego wielo- i jednorodzinnego w części płn.-wsch.; budownictwa jednorodzinnego w kierunku pld.-zach.; przemysłu i dziedzin pokrewnych w części wschodniej w nawiązaniu do istniejącej dzielnicy przemysłowej; założono, że na terenie śródmieścia nastąpią działania modernizacyjne w tym uzupełnianie funkcji usługowej; utrzymanie założeń sportowo-rekreacyjnych związanych z Obrą; pełne zaspokojenie potrzeb w zakresie infrastruktury technicznej; ograniczenie uciążliwości przemysłu,
- w okresie perspektywicznym stan zaludnienia miasta określono na rząd około 27000 mieszkańców,
- ustalono, że zabudowa wielorodzinna nie powinna przekraczać 5-ciu kondygnacji, jednorodzinna 2-ch (działki do 1000 m²), działki rzemieślnicze z zabudową mieszkaniową to minimum 1500 m², ogrodnicze z prawem zabudowy 2000 – 2500 m²;
- przyjęto, że Kościan ma pełnić funkcję regionalnego ośrodka obsługi ludności (miasto około 30000, region 50000 mieszkańców), w zakresie usług wyspecjalizowanych,
- założono rozwój przemysłu będzie miał miejsce głównie w drodze procesów rekonstrukcji techniczno-organizacyjnej w istniejących zakładach, a ewentualne nowe lokalizacje powinny dotyczyć zakładów o charakterze nieuciążliwym,
- w planie wyznaczono strefy ochrony konserwatorskiej,

- określono zasady realizacji planu wraz z ustaleniami dotyczącymi działań ochronnych i zakazów,
- przedstawiono ustalenia dotyczące istotnego usprawnienia układu komunikacyjnego i podniesienia poziomu uzbrojenia komunalnego terenów.

Wnioski:

- skala rozwoju miasta i wielkość wyznaczonych terenów odpowiadają przyjętej funkcji miasta,
- powierzchnia terenów miejskich w granicach administracyjnych jest stosunkowo niewielka. Może to powodować dalsze napięcia w sterowaniu rozwojem miasta – jego polityką lokalizacyjną,
- występują znaczne ograniczenia w polityce lokalizacyjnej ze względu na strefy ochrony konserwatorskiej zarówno układu przestrzennego i obiektów zabytkowych jak i wartości przyrodniczych,
- układ funkcjonalno-przestrzenny jest w znacznym stopniu zdefiniowany poprzez dotychczasowy rozwój miasta i przyjętą skalę jego rozwoju.

III.2. Wnioski z uwarunkowań wynikających z procesów społeczno-gospodarczych

1. Sytuacja społeczno-gospodarcza wyrażona poprzez procesy demograficzne dotyczące zaludnienia wskazuje na:
 - w zasadzie stabilny (od niemal dziesięciu lat) poziom zaludnienia miasta wynoszący około 25000 mieszkańców,
 - malejący przyrost naturalny, ale utrzymujący się w latach 1996-1998 jeszcze na poziomie niemal 0-wym (-0,1 ‰),
 - saldo migracji począwszy od 1996 roku jest ujemne i wynosi rząd 4 – 5 ‰.

Proces zmian w zaludnieniu miasta obrazuje poniższe zestawienie:

1988 rok - 23.074 mieszkańców

1990 rok - 24.030 mieszkańców

1995 rok - 24.558 mieszkańców

1996 rok - 24.500 mieszkańców

1997 rok - 24.488 mieszkańców

1998 rok - 24.489 mieszkańców

Prognoza demograficzna na lata 2000-2010 określona na podstawie prognozy ogólnowojewódzkiej (dla byłego województwa leszczyńskiego) opublikowanej przez Urząd Statystyczny w Kościanie określa stan zaludnienia miasta na:

2000 rok - 24.600 mieszkańców

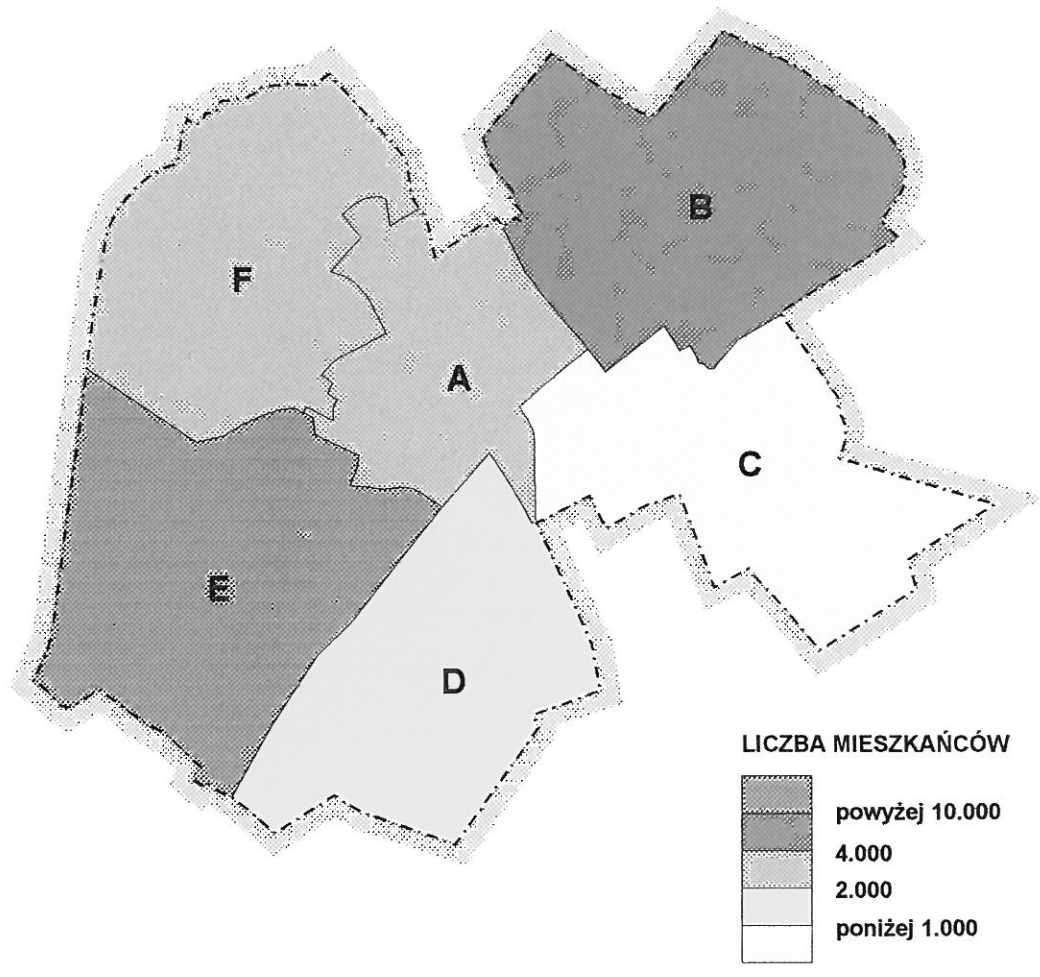
2005 rok - 25.070 mieszkańców

2010 rok - 25.685 mieszkańców.

Według obowiązującego ogólnego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wzrost zaludnienia w perspektywie miał nastąpić do 27.000 osób a dla celów projektowych przyjęto wielkość 30.000 mieszkańców.

Uznaje się, że przyjęcie wielkości rzędu 30.000 mieszkańców także i w STUDIUM jest uzasadnione potrzebami zabezpieczenia możliwości rozwojowych w skali miasta powiatowego, niezbędnością projektowania infrastruktury i układu komunikacyjnego.

**ROZMIESZCZENIE MIESZKAŃCÓW KOŚCIANA
WG JEDNOSTEK TERYTORIALNYCH INWENTARYZACJI
URBANISTYCZNEJ**



2. Według Banku Danych Lokalnych stan (w 1998 roku) „pracujących ogółem” wynosił 8.253 osoby co przy stanie 14.987 osób w wieku produkcyjnym daje bardzo wysoki wskaźnik (nawet przy uwzględnieniu dojazdów do pracy). Dane te wskazują, że w Kościanie ma miejsce koncentracja około 50 % ogółu zatrudnionych w gospodarce narodowej na terenie powiatu.

W końcu 1999 roku posiadających aktualny wpis do ewidencji działalności gospodarczej jest 2012 przedsiębiorców czyli wskaźnik wynosi około 80 przedsiębiorców na 1000 mieszkańców (według danych Urzędu Miejskiego). Przeważają pozycje „handel i usługi”. Od 1996 do 1999 roku stan zatrudnienia ogółem zmniejszył się o rząd 650 osób.

3. Do (dziesięciu) największych (pod względem zatrudnienia) zakładów należą (pod koniec 1999 roku) według danych Urzędu Miejskiego:

- Reemtsma Polska S.A. – produkcja papierosów,
- Przedsiębiorstwo Przemysłowe „METALCHEM” – Kościan S.A., - produkcja metalowa,
- Zakłady Mięsne S.A. – produkcja spożywcza,
- Cukrownia Kościan S.A. – produkcja spożywcza,
- Obrzańska Spółdzielnia Mleczarska – produkcja spożywcza,
- Swarzędzka Fabryka Mebli S.A. – produkcja mebli,
- Przedsiębiorstwo Budowlane „MELKAN” S.A. – produkcja budowlana,
- ECO INSTAL – produkcja metalowa,
- MEPROZET Kościan S.A. – produkcja metalowa,
- Spółdzielnia Inwalidów POLMECH ZPCH – produkcja elektorniczna.

Niewiele ustępują powyższym przedsiębiorstwom firmy rzeźniczo-wędliniarskie, piekarsko-cukiernicze, budowlane.

Miasto posiada charakter przemysłowo-usługowy. Zajętość terenów miejskich przez przemysł jest bardzo znaczna.

4. Wnioski:

- poziom zaludnienia miasta jest w zasadzie stabilny,
- przyjęta wielkość zaludnienia w perspektywie w wysokości 30.000 mieszkańców w świetle możliwości rozwojowych wzdłuż pasm infrastruktury komunikacyjnej, powiązań międzynarodowych i dla celów projektowo-planistycznych nie wydaje się zawyżona,

- pomimo trudności jakie niesie ze sobą transformacja ustrojowa gospodarka Kościana nie przeżywa zasadniczych wstrząsów,
- największe zakłady wytwórcze posiadają zróżnicowany profil, aczkolwiek zdecydowanie przeważa branża spożywcza a następnie metalowa, budowlana, przemysł meblarski, elektroniczny,
- znaczny obszar miasta zajęty jest przez działalność wytwórczą, bazy itp.

III.3. Wnioski z uwarunkowań wynikających z użytkowania ziemi

1. Powierzchnia miasta wynosi 875 ha. Ogólna struktura użytkowania ziemi (według Rocznika Statystycznego byłego województwa leszczyńskiego) przedstawiała się następująco:

Pow. ogółem w ha	Użytki rolne w ogólnej powierzchni					Lasy i grunty leśne	Pozostałe grunt i nieużytki
	razem	w tym					
		grunty orne	sady	łąki	pastwiska		
875	357	245	21	89	2	-	518

Z powyższego zestawienia wynika, że:

- ogólna powierzchnia miasta jest stosunkowo niewielka,
- brak powierzchni leśnych,
- udział pozycji „sady” minimalny,
- pozycja „łąki” wiąże się z doliną Obry.

2. Użytkowanie terenów przedstawione na mapie inwentaryzacji miasta wskazuje, że zabudowa typu miejskiego wykracza już poza jego granice administracyjne. Tereny przemysłowe zajmują znaczną część powierzchni miasta a szczególna koncentracja to rejon południowo-wschodni (ul. ul. Topolowa – Składowa – Gostyńska – Chłapowskiego) i południowo-zachodnia (ul. ul. Pogodna – Naclawska – Dworcowa).

Obszar centralny jest czytelnie wyodrębniony w widłach Obry.

Znaczne kompleksy ogrodów działkowych występujących zarówno w układzie przylegającym do Śródmieścia jak i na obrzeżach miasta.

Rzeka Obra (z rozwidleniami w rejonie centralnym) przecina miasto od południa w kierunku północno-zachodnim tworząc malowniczy układ, wokół którego znajdują się zespoły zieleni (ogrody działkowe, Park Miejski).

Obwodnica miejska na trasie (Poznań – Wrocław) biegnie po zewnętrznej stronie miasta, poza małym wyjątkiem tuż przy jego zachodniej granicy administracyjnej.

3. Wnioski:

- miasto charakteryzuje się znacznym stopniem wykorzystania obszaru na cele zainwestowania miejskiego,
- powstają zespoły zabudowy w formie „ulicówek” przylegające do dróg układu zewnętrznego.

Następuje proces „wylewania się” zabudowy na obszary gminy wiejskiej. Powoduje to powstawanie „obszarów problemowych”, na których działania inwestycyjne powinny być koordynowane pomiędzy miastem a gminą,

- historyczny układ przestrzenny miasta jest zachowany,
- znacznie rozbudowany układ kolejowy zmienia swoją rolę – z jednej strony unieruchomiono połączenia z Gostyniem i Grodziskiem Wielkopolskim, z drugiej strony przewidywana jest modernizacja połączenia Poznań – Wrocław dla uzyskania wyższych parametrów technicznych.

Problemem staje się forma wykorzystania terenów unieruchomionych linii kolejowych,

- drogowa obwodnica miejska znacznie poprawiła relacje tranzytowe Poznań – Wrocław i jeszcze ma być modernizowana do parametrów trasy S,
- wewnętrzny układ drogowy jest czytelny, aczkolwiek występują kolizje ruchu, skrzyżowania wymagają przebudowy,
- istotną pozycję w bilansie terenów oraz w fizjonomii krajobrazu miejskiego stanowi rzeka Obra z jej kanałem wokół ośrodka staromiejskiego,
- pozytywnie ocenia się fizjonomię miasta, na którą składa się jego zabudowa, wewnętrzny układ komunikacyjny, zespoły zieleni, stare miasto bardzo urokliwie wkomponowane w całość układu, wstęga rzeki przecinającej miasto przez jego środek, oraz zwartość zabudowy miasta.