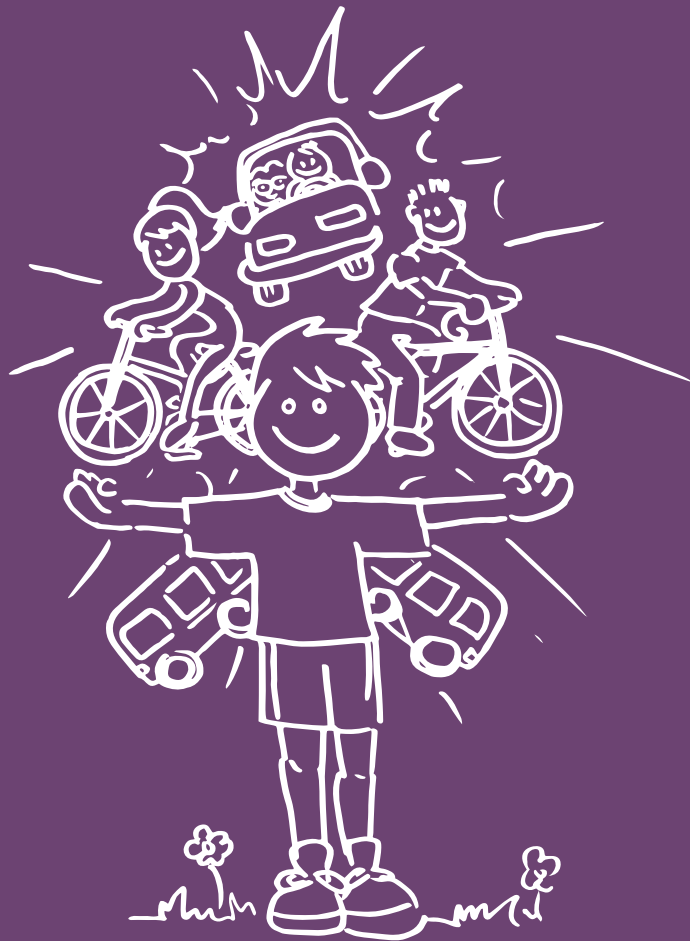




LICZY SIĘ MIASTO

SPOŁECZNA ANALIZA BUDŻETU



TRANSPORT

EDUKACJA

PROMOCJA

KULTURA

NIERUCHOMOŚCI
CMENTARZE

SPORT

Autor: Dariusz Mencil

Korekta: Anna Tabaka, Piotr Bocianowski

Konsultacja merytoryczna: Ewelina Dudek,
Urząd Miejski w Kaliszu

Rysunki: Anekh Linkowska



Publikacja powstała w ramach programu

Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszu EOG.



Publikacja jest realizowana w partnerskiej współpracy

Kaliskiej Inicjatywy Miejskiej i Miasta Kalisza.

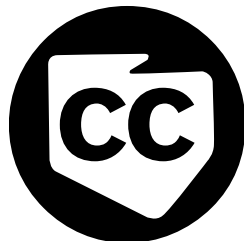


Miasto Kalisz
kalisz.pl



Prawa autorskie

Publikacja i projekt „Liczy się miasto” są objęte licencją Creative Commons 3.0 Polska: uznanie autorstwa (pełna treść licencji: <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/pl>). Oznacza to, że możesz kopiować, rozpowszechniać, odtwarzać i użytkować w sposób komercyjny materiały autorstwa „Liczy się miasto”, w tym niniejszą publikację. Możesz również tworzyć utwory zależne. Jedynym warunkiem jest podanie źródła tych materiałów, czyli: www.liczysiemiaasto.pl.



Z budżetem miasta jest jak z drobnym drukiem w umowach — wszyscy wiemy, że ta część jest najważniejsza, ale niewielu ją czyta. Nic dziwnego. Samo znalezienie tekstu budżetowej uchwały nie jest prostą czynnością, a lektura tabel i skrótów oraz błędzenie między nimi a listą załączników zniechęci nawet najdociekliwszych mieszkańców. Gwarantowany przez Konstytucję dostęp do materiałów źródłowych to za mało, aby partnersko rozmawiać o budżecie. Taki sam efekt uzyskamy, jeśli zorganizujemy przyjęcie, na które wyślemy zaproszenia zredagowane w nienagannym japońskim: nikt nie skorzysta, bo nikt niczego nie przeczyta.

Ostatnie lata pokazują wyraźny wzrost zainteresowania mieszkańców sprawami miasta; podobnie jest w Kaliszu. Chcemy wiedzieć, jak „działa” miasto i chcemy częściej niż raz na cztery lata decydować o tym, w którym kierunku ono zmierza. *Liczy się miasto. Społeczna analiza budżetu* powstało właśnie po to, aby te chęci wesprzeć i zmniejszyć dystans między mieszkańcami a tymi, którzy w ich imieniu podejmują decyzje. „Tłumaczenie” budżetu na przystępny język to nasza propozycja dla jednych i drugich; praca nad solidnymi, zrozumiałymi dla obu stron podstawami do rozmowy o mieście.

Oddajemy do waszych rąk sześć zeszytów: *Edukację* autorstwa Marka Tworka, *Kulturę* Majki Graf, *Nieruchomości* Haliny Marcinkowskiej, *Promocję* Łukasza Jaskóły, *Sport* Mikołaja Pancewicza i *Transport* Dariusza Mencla. W publikacjach znajdziecie informacje o kaliskich finansach obejmujących lata 2012-2015. Nie chcieliśmy kurczowo trzymać się danych zawartych w budżecie, bardziej zależało nam na zrozumieniu analizowanego zagadnienia. Każdemu z wybranych tematów poświęcamy osobny zeszyt, a przytaczane dane często wychodzą „poza” budżet. Forma i struktura publikacji jest podobna, choć każdy z autorów wybrał nieco inną drogę.

Liczy się miasto ma „odczarować” budżet i ożywić rozmowę o miejskich finansach. Aby to się stało, potrzebne jest przywrócenie głosu mieszkańców w tej rozmowie. Kaliska Inicjatywa Miejska znalazła odważnych, którzy podjęli próbę zrozumienia budżetu swojego miasta. Zrobili to nie po to, by „pobawić się” w eksperta. Autorki i autorzy wybrali temat analiz kierując się zainteresowaniami lub chęcią jego zgłębienia. Nie pretendują przy tym do bycia obiektywnymi i nie kryją swoich opinii. Liczymy jednak, że prezentowane przez nich wnioski i rekomendacje będą początkiem dynamicznej i owocnej dyskusji o mieście. Dyskusji, która wzmocni głos mieszkańców.

Kalina Michocka
koordynatorka „Liczy się miasto”
Kaliska Inicjatywa Miejska

SŁOWO WSTĘPNE

Transport jest jednym z dwudziestu obowiązkowych zadań własnych gminy i powiatu. Oznacza to, że miasto na prawach powiatu – a takim jest Kalisz – musi zajmować się kwestiami transportowymi. Kwestią otwartą pozostaje stopień wywiązywania się z tego zadania. Czy faktycznie podejmowane działania prowadzą do zaspokojenia potrzeb mieszkańców wspólnoty?

Najprostszym sposobem sprawdzenia stopnia, w jakim samorząd stara się zaspokoić potrzeby mieszkańców, może się wydawać wysokość kwoty przeznaczanej w budżecie na transport. Jest to jednak wskaźnik dalece niedoskonały, bo duże nakłady nie muszą iść w parze z podejmowaniem racjonalnych i optymalnych decyzji. Liczy się nie tylko, ile wydajemy, ale przede wszystkim - na co i jak. Przyglądając się kwotom, warto również przeanalizować, czy pieniądze wydawane są zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, dokumentami strategicznymi przyjętymi przez samorząd oraz czy uwzględniają zróżnicowane oczekiwania mieszkańców.

W poniższym raporcie zamieszczam informacje, które ułatwią czytelnikowi sformułować własną opinię na te tematy. Raport rozpoczyna się od przedstawienia wydatków związanych z transportem. Pomijam w nim wpływy do budżetu związane z podatkami. Zamieszczam tylko te pozycje, które są związane z obciążeniami transportu w postaci np. opłat za parkowanie, korzystanie z przystanków, czy za wykorzystywanie pasa drogi. W kolejnej części sygnalizuję tematy, na które należy zwrócić uwagę podczas prac nad kolejnymi budżetami miasta. To mieszkańcy powinni określić, jak należy kształtować wydatki, w tym na transport. W kolejnych latach istnieje możliwość pozyskania dużych funduszy na ten cel z nowej perspektywy finansowej UE.

Wszystkie kwoty w tabelach są wyrażone w złotych.

STRESZCZENIE

Transport to jeden z najważniejszych obszarów działania miasta finansowany z budżetu. Nakłady związane z komunikacją publiczną oraz drogami są znaczącą pozycją w budżecie. W 2014 i 2015 roku planowane nakłady w Kaliszu osiągnęły jednak poziom dotąd niespotykany. Duży wzrost wynika przede wszystkim z rozpoczęcia i kontynuowania kosztownych inwestycji drogowych, współfinansowanych przez UE, które wzbudzają kontrowersje wśród mieszkańców. Niniejszy raport przedstawia opis wydatków transportowych w Kaliszu, ich strukturę oraz wielkość. Zawiera również opis wybranych dochodów związanych z transportem. Rozdział przedostatni poświęcony jest wybranym problemom i wyzwaniom w zakresie transportu, w którym wskazują możliwości działania.

WYDATKI NA TRANSPORT W MIEŚCIE

Jedną z największych pozycji w budżecie Kalisza są środki przeznaczane na szeroko rozumiany transport. Wydatki na ten cel zajmują drugie miejsce po „Oświacie i wychowaniu”. Poniższa tabela pokazuje procentowo, ile pieniędzy jest przeznaczonych na transport w porównaniu do innych zadań w planie budżetu Kalisza na 2015 r.

Planowane wydatki na 2015 rok wg działów, w ujęciu procentowym.

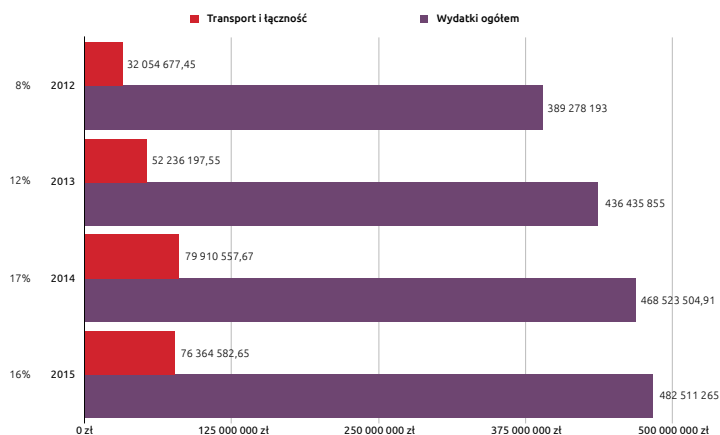
Dział / rozdz.	Treść	Wydatki	Udział w %
801	Oświata i wychowanie	166 844 643,32	34,578%
600	Transport i łączność	76 364 582,65	15,826%
852	Pomoc społeczna	69 707 701,00	14,447%
750	Administracja publiczna	34 387 273,40	7,127%
900	Gospodarka komunalna i ochrona środowiska	31 600 509,00	6,549%
926	Kultura fizyczna	18 726 210,00	3,881%
854	Edukacyjna opieka wychowawcza	15 091 547,00	3,128%
754	Bezpieczeństwo publiczne i ochrona przeciwpożarowa	13 491 178,00	2,796%
921	Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	10 610 979,00	2,199%
757	Obsługa długu publicznego	10 591 379,00	2,195%

757	Obsługa długu publicznego	10 591 379,00	2,195%
700	Gospodarka mieszkaniowa	10 004 113,00	2,073%
853	Pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej	8 672 525,36	1,797%
851	Ochrona zdrowia	6 617 377,00	1,371%
758	Różne rozliczenia	6 062 079,62	1,256%
710	Działalność usługowa	3 358 850,90	0,696%
400	Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i wodę	210 300,00	0,044%
630	Turystyka	98 154,00	0,020%
150	Przetwórstwo przemysłowe	31 173,00	0,006%
751	Urzędy naczelnych organów władzy państwowej, kontroli i ochrony prawa oraz sądownictwa	17 732,00	0,004%
020	Leśnictwo	11 656,00	0,002%
010	Rolnictwo i łowiectwo	9 440,00	0,002%
925	Ogrody botaniczne i zoologiczne oraz naturalne obszary i obiekty chronionej przyrody	1 862,00	0,000%
WYDATKI OGÓŁEM		482 511 265, 25	

Rysunek nr 1
Źródło: Opracowanie własne na podstawie planu budżetu na 2015 r.

Wysokość wydatków na szeroko rozumiany transport podlegała dużym zmianom w poszczególnych latach, co obrazuje kolejna tabela.

Wydatki na transport w odniesieniu do wydatków miasta w latach 2012-2015.



Rysunek nr 2
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i planu na 2015 r.

Wykonanie budżetu na transport w latach 2012-2014.

Transport i łączność			
	Plan po zmianach	Wykonanie	% wykonania
Budżet ogółem na 2012 r.	57 323 934,93	32 054 677,45	55,9
Budżet ogółem na 2013 r.	55 061 520,60	52 236 197,55	94,9
Budżet ogółem na 2014 r.	91 847 160,44	79 910 577,67	87,0

Rysunek nr 3
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów 2012-2014.

Wykonanie budżetu na transport w latach 2012-2014 i plan 2015 w rozbiciu na wydatki bieżące i majątkowe.

	2012 Wykonanie	2013 Wykonanie	2014 Wykonanie	2015 Plan
1. Transport i łączność	31 816 570,45	51 981 609,40	79 644 440,11	76 085 704,65
a) Lokalny transport zbiorowy	10 599 951,47	11 235 063,06	12 955 339,24	12 223 061,00
Wydatki bieżące	10 599 951,47	11 085 080,96	11 743 415,54	11 099 551,00
Wydatki majątkowe		149 982,10	1 211 923,70	1 123 510,00
b) Drogi publiczne	21 216 618,98	40 746 546,34	66 689 100,87	63 862 643,65
Wydatki bieżące	9 412 416,06	15 291 460,88	18 808 928,01	15 431 523,00
Wydatki majątkowe	11 804 202,92	25 455 085,46	47 880 172,86	48 431 120,65
	w tym inwestycje i zakupy inwestycyjne			
	11 804 202,92	25 455 085,46	47 880 172,86	48 431 120,65
c) Wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt.2 i 3	2 670 102,46	14 944 143,41	38 696 874,24	22 835 914,65
WYDATKI OGÓŁEM	389 278 193,64	436 435 855,87	468 523 504,9	482 511 265,25

Rysunek nr 4
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów 2012-2014 i planu na 2015 r.

Można zauważyć ogromną dysproporcję pomiędzy wydatkami majątkowymi z 2012 roku a pozostałymi latami. W 2014 roku liczba środków na inwestycje wzrosła 4-krotnie w porównaniu do 2012 roku. Takie zwiększenie wydatków było trudno w pełni nadzorować przez Zarząd Dróg Miejskich.

Trzeba podkreślić, że służby koordynujące projekty unijne w Zarządzie Dróg Miejskich były ogromnie obciążone. W historii miasta nie zdarzyło się, aby jednocześnie były wydawane tak znaczne sumy na inwestycje drogowe. Miasto w 2014 r. zostało rozkopane na niespotykaną skalę.

Miasto w 2014 r.
zostało rozkopane
na niespotykaną skalę.



Na przestrzeni lat wydatki są ponoszone w podobnej wysokości, z jednym wyjątkiem - roku 2012. Poniższa tabela pokazuje przyczyny niskiego wykonania w 2012 roku planu wydatków majątkowych.

Wykonanie inwestycji drogowych w 2012 r.

Treść	Plan po zmianach	Wykonanie	Wykonanie w %
Przebudowa ul. Częstochowskiej w Kaliszu na odcinku od ul. Teatralnej do ul. Nowy Świat wraz z remontem obiektu mostowego	10 030 700	2 709 447	27
Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym w Kaliszu - etap I	13 554 370	9 225	0,1

Rysunek nr 5
Źródło: Sprawozdanie z wykonania budżetu za 2012 r.

O niższym od planowanego wykorzystaniu limitu wydatków majątkowych w 2012 roku zdecydowały przede wszystkim poniższe czynniki:

- przedłużające się prace projektowe przy zadaniu pod nazwą „Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym w Kaliszu etap I”, które uniemożliwiły przystąpienie do robót drogowych;

- problemy formalno-prawne dotyczące pozwolenia na budowę przy zadaniu „Przebudowa ulicy Częstochowskiej w Kaliszu na odcinku od ul. Teatralnej do ul. Nowy Świat wraz z remontem obiektu mostowego”;
- wprowadzenie zmian posadowienia oraz wzmocnienia konstrukcji nośnej obiektu mostowego na kanale Rypinkowskim; do dnia uzyskania wszystkich wymaganych decyzji administracyjnych roboty budowlane przy obiekcie zostały wstrzymane;
- brak uzgodnień oraz pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie ścieków przy zadaniu „Przebudowa ul. Dobrzeckiej i ul. Św. Michała”.¹

Kolejną dużą pozycją w wydatkach majątkowych są wydatki na programy, projekty lub zadania związane z programami realizowanymi z udziałem środków pochodzących z Unii Europejskiej oraz niepodlegające zwrotowi środki z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) oraz środki pochodzące ze źródeł zagranicznych niepodlegające zwrotowi, inne niż wymienione powyżej.

Projekty z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt. 2 i 3² Ustawy o finansach publicznych.

	Całkowita wartość projektu	Kwota dofinansowania	Wkład własny	Udział dofinansowania
Przebudowa DK Nr 12 wraz ze skrzyżowaniami na odcinku ul. Łódzkiej - od mostu na rzece Swędrni do granicy miasta	10 866 807,67	3 001 785,70	7 865 021,97	28%
Przebudowa ciągu ulic: Wrocławskiej, Gornośląskiej, Harcerskiej, Poznańskiej	31 310 584,97	19 997 115,09	11 313 469,88	64%
Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym – etap I	20 342 375,65	21 668 422,37	-1 362 046,72	
Razem	62 519 768,29	44 667 323,16	17 852 445,13	

Rysunek nr 6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i planu na 2015 r.

1) Sprawozdanie z wykonania budżetu za 2012 rok, s. 205.

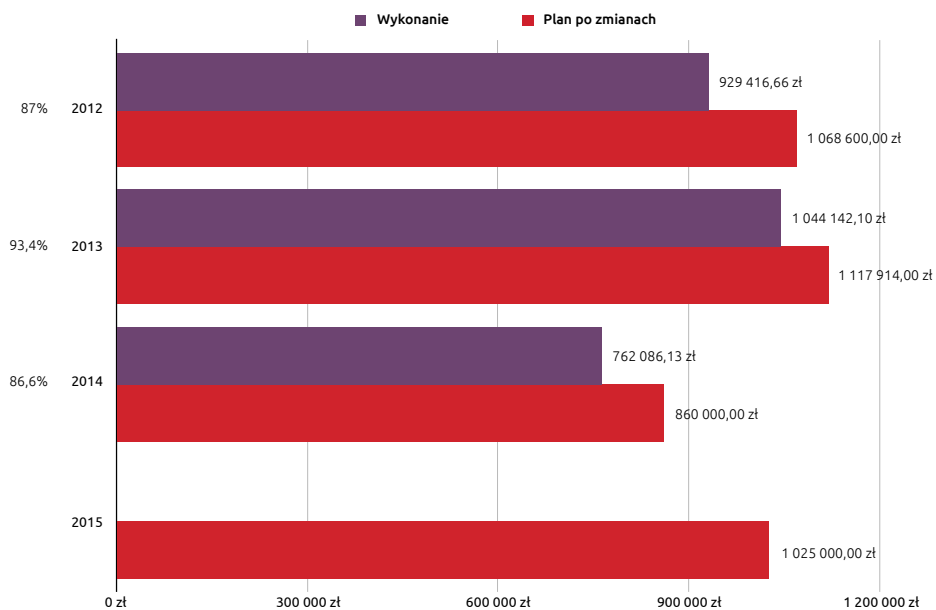
2) Środki pochodzące z Unii Europejskiej oraz niepodlegające zwrotowi środki z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) oraz środki pochodzące ze źródeł zagranicznych niepodlegające zwrotowi, inne niż wymienione powyżej.

Wysokość dofinansowania na realizację tych działań inwestycyjnych jest zróżnicowana, łącznie wyniosła 60 proc.

Inną grupą są wydatki związane z utrzymaniem czystości miasta (z wyjątkiem dróg), oświetlenia dróg i placów. Znajdują się one w budżecie Wydziału Środowiska, Rolnictwa i Gospodarki Komunalnej.

Poniższa tabela zawiera zestawienie planowanych i wykonanych wydatków na utrzymanie czystości miasta.

Wydatki w latach 2012-2015 na „oczyszczanie miast i wsi”.



Rysunek nr 7

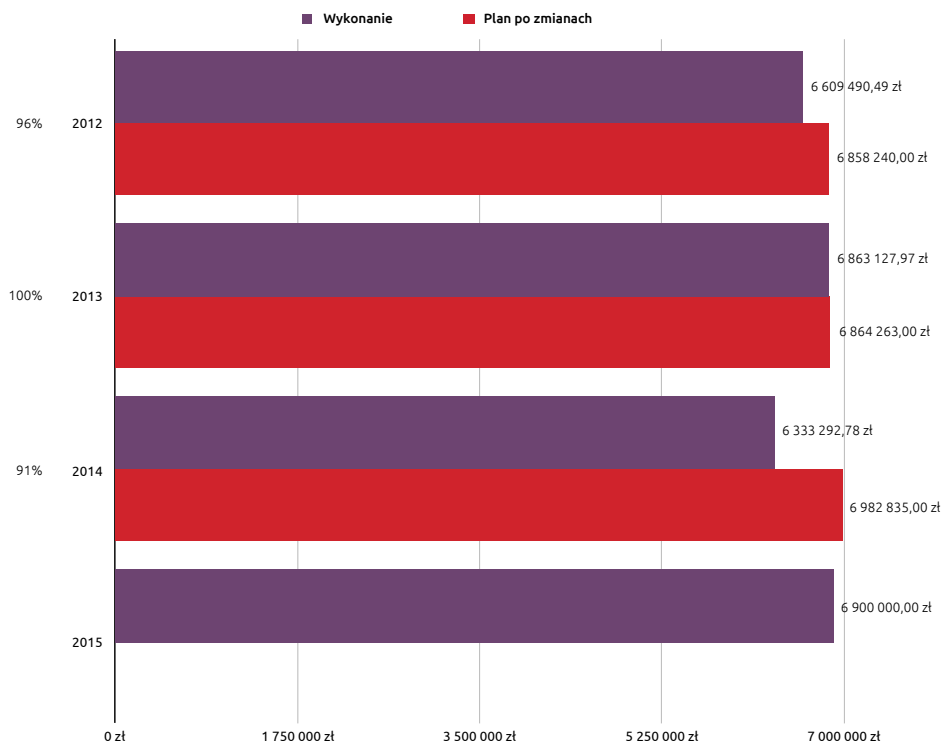
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów 2012-2014 i planu na 2015 r.

Zwrócić trzeba uwagę, że co roku środki na sprzątnięcie, zaplanowane w budżecie, nie były wykorzystane. W opinii mieszkańców natomiast, wyrażonej w ankiecie do strategii miasta³, Kalisz wymaga częstszego i dokładniejszego sprzątnięcia chodników i placów.

Kolejne wydatki są związane z oświetleniem. Ta kosztowna pozycja wykazuje spadek wydatków, mimo wzrostu cen energii oraz powiększającego się obszaru oświetlanego. Zawdzięczamy to wymianie oświetlenia na bardziej energooszczędne.



Wydatki na oświetlenie ulic, placów i dróg.



Rysunek nr 8
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i planu na 2015 r.

WYBRANE WPŁYWY

W tej części zajmę się pokazaniem wybranych dochodów wnoszonych do budżetu miasta, związanych z transportem. Pierwsza pozycja to dochody związane z opłatami za korzystanie z przystanków w mieście.

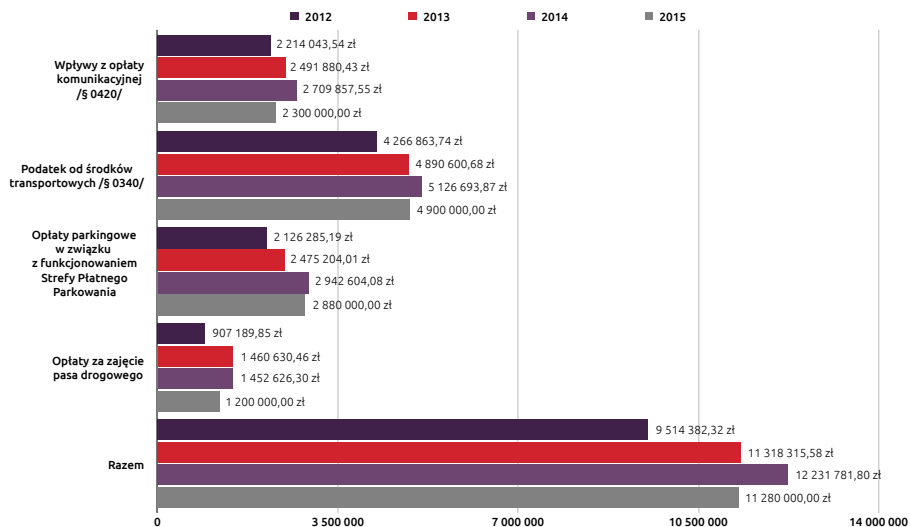
Realizacja planu dochodów z opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych oraz ich przeznaczenie.

Treść	2012 Wykonanie	2013 Wykonanie	2014 Wykonanie	2015 Plan
Wpływy w transporcie drogowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych	270 853,39	302 833,30	297 669,78	290 000,00
Utrzymanie przystanków komunikacyjnych na terenie miasta Kalisza	171 701,63	142 975,40	184 769,55	290 000,00
Zakup nowych wiat przystankowych		149 982,10	80 000,00	

Rysunek nr 9
Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i planu na 2015 r.

Widoczne jest samofinansowanie utrzymania i inwestycji w przystanki z opłat wnoszonych przez przewoźników.

Wpływy z podatków transportowych i opłat związanych z wykorzystaniem pasa drogowego.



Rysunek nr 10
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wykonania budżetów i planu na 2015 r.

Kwoty uzyskiwane z opłat parkingowych stale wzrastają z roku na rok.

Następna pozycja, dochody wynikające z dzierżawy autobusów przez Kaliskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., zakupionych przez Miasto Kalisz autobusów w ramach projektu pn. „Rozwój i poprawa jakości transportu publicznego w Kaliszu” pokazuje poniższa tabela.

Dochody z dzierżawy autobusów.

	Wykonanie 2012	Wykonanie 2013	Wykonanie 2014	Plan 2015
Opłata za dzierżawę autobusów	217 609,04	217 609,04	297 669,78	267 660,00

Rysunek nr 11
Źródło: Opracowanie własne na podstawie wykonania budżetów i planu na 2015 r.

PROBLEMY ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM

W poprzednich częściach raportu przedstawiłem jak w ciągu ostatnich lat zmieniają się wydatki na transport. Potrzeby są w tym zakresie ogromne. Od nas, mieszkańców, zależy na jakie dziedziny transportu będą przeznaczone pieniądze z budżetu. Obszarów wymagających uwagi jest co najmniej kilka. Warto o nich pamiętać w trakcie konsultacji społecznych projektu budżetu miasta na kolejny rok.

1. BRAK KOORDYNACJI TRANSPORTU

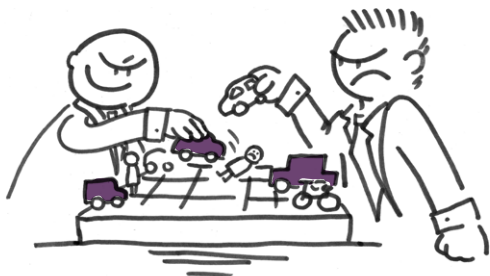
Opis problemu: Brak w strukturze organizacyjnej miasta organu koordynującego rozwój całego transportu na obszarze miasta. Za transport lokalny odpowiada jeden z wiceprezydentów, inwestycje i drogi leżą w gestii drugiego wiceprezydenta.

W rozpatrywanych latach powołano trzy spółki transportowe: Kaliskie Przedsiębiorstwo Transportowe, Kaliskie Linie Autobusowe i PKS Kalisz. Ich działalność nie przyniosła przewidywanych korzyści dla pasażerów; wygenerowały łączne straty w wysokości ponad 8,4 mln. Nie skupiono się na najważniejszym elemencie działalności tych spółek, jakim jest jakość usług, w tym właściwy rozkład jazdy.

Zgodnie z Ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora, jakim jest gmina Kalisz, należy:

- 1) planowanie rozwoju transportu,
- 2) organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- 3) zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Wyżej wymienione zadania miała w głównym stopniu wykonywać spółka KPT. Nie zaspokoila ona potrzeb mieszkańców w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Realizowana polityka transportowa daje priorytet samochodowi osobowemu, wbrew uchwalonej strategii transportowej. Zabiera się miejsce komunikacji zbiorowej na jezdni i pieszym na chodniku.. Tę powierzchnię przeznacza się na dodatkowe pasy ruchu oraz miejsca postojowe.



Możliwość działania: Należy publicznie wskazywać na niewłaściwą strukturę zarządczą w obszarze transportu i domagać się działań zmierzających do zaspokajania potrzeb. Duża w tym rola stowarzyszeń, które monitorują działania władz i wskazują konieczność zmian w pewnych obszarach. Niedopuszczalne jest permanentne niewykorzystywanie pieniędzy na inwestycje uchwalone w budżecie. Pod tym względem fatalny był 2012 r. (patrz Rysunek nr 5).

2. REALIZACJA ZAPISÓW DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH MIASTA W ZAKRESIE TRANSPORTU

Opis problemu: Brakuje monitoringu Strategii transportowej i Planu transportowego⁴. Od 2008 roku nie dokonano żadnej modyfikacji, nie zweryfikowano także założeń strategii w zakresie transportu. Obecnie obowiązująca strategia transportowa nie była w pełni realizowana zgodnie z zapisami koniecznych działań wytyczonych w Strategii Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008 - 2020 wraz z Programem Rozwoju Transportu w Kaliszu na lata 2008 – 2013.⁵ Wdrożenie powyższej strategii przyniosłoby duże zmiany w układzie transportowym miasta.

4) <http://www.kalisz.pl/pl/q/o-miescie/dokumenty/strategia-rozwoju-transportu-w-kaliszu-na-lata-2008-2020>
<http://www.kalisz.pl/pl/q/o-miescie/dokumenty/plan-zrownowazonego-rozwoju-publicnegotransportu-zbiorowego-miasta-kalisza>

5) <http://www.kalisz.pl/pl/q/o-miescie/dokumenty/strategia-rozwoju-transportu-w-kaliszu-na-lata-2008-2020>

Wymienię tylko kilka z niezrealizowanych zadań:

- Połączenie dróg krajowych na odcinku od ul. Godebskiego do Łódzkiej do roku 2014.
- Budowa parkingów dla samochodów ciężarowych i autobusów oraz parkingów dla samochodów osobowych w rejonie okalającym Centrum.
- Stworzenie ciągu pieszego na ulicach: Śródmiejskiej (od Mostu Kamiennego), Główny Rynek i Zamkowej z ewentualnym wprowadzeniem, w ograniczonym zakresie, komunikacji publicznej.
- Lokalizacja w obrębie Śródmieścia dodatkowych przystanków autobusowych.
- Zmiana organizacji ruchu przy Rogatce Wrocławskiej, w celu ułatwienia ruchu autobusów komunikacji miejskiej skręcających w ul. Harcerską.
- Budowa pętli autobusowych w osiedlach: Winiary, Rajsków, Tyniec i nowej pętli w osiedlu Dobrzec oraz uporządkowanie statusu prawnego funkcjonujących pętli.
- Budowa ścieżek rowerowych umożliwiających dostęp do centrum, wraz z niezbędną infrastrukturą (parkingi rowerowe, stojaki itp. – zwłaszcza w pobliżu szkół).
- Działania władz miasta propagujące wśród mieszkańców zdrowy styl życia, ograniczanie korzystania z samochodów, szersze wykorzystanie roweru itp.

Trzeba podkreślić, że strategia nie podlegała okresowej ocenie i modyfikacji. Brakuje aktualnego programu Rozwoju transportu na lata 2014-2020.

Dodatkowo zaszyły zmiany nieuwzględnione w strategii:

- zwiększona ilość samochodów w mieście,
- permanentny brak miejsc parkingowych w całym Kaliszu,
- wypieranie ruchu pieszych i transportu zbiorowego przez samochody osobowe,
- zwiększone zainteresowanie rowerem jako środkiem transportu.

Możliwość działania: Konieczna jest natychmiastowa weryfikacja istniejących zapisów w strategiach oraz podjęcie prac nad uaktualnieniem dokumentów. W tym miejscu należy wspomnieć o wcześniej sygnalizowanym problemie braku jednego organu odpowiedzialnego za transport w mieście, który mógłby koordynować całość prac. Ponadto niezbędnym jest podjęcie działań zmierzających do oddzielenia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego miasta od realizacji zadań przewozowych, co pozwoli na klarowne podzielenie odpowiedzialności. Zmniejszenie liczby spółek również przyczyni się do poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego w mieście. W procesie zmian w obszarze transportu,

weryfikacji dokumentów miasta związanych z transportem należy skorzystać z potencjału i chęci wprowadzenia zmian przez mieszkańców i organizacje pozarządowe. Należy z większą uwagą potraktować monitoring i realizację długofalowych działań wytyczonych przez dokumenty strategiczne.

3. NIEWYSTARCZAJĄCE KONSULTACJE DUŻYCH INWESTYCJI DROGOWYCH

Opis problemu: Jednym z najważniejszych przykładów inwestycji drogowych była w ostatnich latach „Przebudowa ciągu ulic: Wrocławskiej, Górnośląskiej, Harcerskiej, Poznańskiej”, której całkowity koszt wyniósł ponad 44 mln zł, z czego 55 proc. stanowiły miejskie pieniądze. Dla porównania, jednoroczne wydatki na utrzymanie komunikacji zbiorowej na terenie miasta to około 10 mln zł.

Projekt był realizowany z ominięciem właściwych konsultacji społecznych. Potrzeby transportu zbiorowego także nie zostały w pełni uwzględnione. Wymieniam kilka przykładów:

- nie wyposażono w wiaty przystanków na ul. Wrocławskiej w kierunku Skalmierzyc,
- nie zmieniono organizacji ruchu przy Rogatce Wrocławskiej w celu ułatwienia ruchu autobusów komunikacji miejskiej, skręcających w ul. Harcerską,
- nie uwzględniono możliwości wytyczenia ścieżek dla rowerów na ulicy Górnośląskiej,
- nowa ścieżka rowerowa na ul. Wrocławskiej nie spełnia standardów dróg rowerowych, jakie są stosowane w innych miastach Polski,
- piesi również nie otrzymali szerokich i prostych, wygodnych chodników.

Kolejną inwestycją, która bulwersuje mieszkańców, jest „Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym w Kaliszu – etap I”. Inwestycja rozpoczęta w 2008 roku nie jest jeszcze (marzec 2015) ukończona. System miał rozładować korki w szczycie poprzez wydłużanie i skracanie faz na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. W opinii mieszkańców⁶ system został wdrożony tylko po to, aby karać kierowców za wykroczenia związane z wjazdem na skrzyżowania na czerwonym świetle. System nie przewiduje udzielania priorytetu dla komunikacji zbiorowej.

Możliwość działania: Należy domagać się od zarządzających inwestycjami przeprowadzania konsultacji społecznych. Przy planowaniu należy zapytać mieszkańców

o preferencje, potrzeby, oczekiwania. Należy korzystać z wypracowanych standardów w szerokim zakresie, np. systemów sterowania ruchem, chodników dla pieszych, dróg dla rowerów i rozwiązań dla komunikacji zbiorowej oraz z wniosków z ewaluacji przeprowadzonych działań inwestycyjnych. Po realizacji należy się domagać oceny realizacji i celów inwestycji i zakładanych wyników poprawy jakości życia przez oddane inwestycje.



4. SKROMNE WYDATKI NA PIESZYCH

Opis problemu: W budżecie na transport w Kaliszu tylko niewielkie środki przeznaczone są na transport pieszy. Obecnie w budżecie Miasta nie ma osobnej kategorii wydatków na ten cel. Poruszanie się pieszo zalicza się do rodzajów transportu obok samochodowego, rowerowego i komunikacji zbiorowej (w ramach której ujmuje się również taksówki). Kwoty na transport pieszy są wydzielane w ramach dużych inwestycji drogowych i najczęściej forma inwestycji infrastruktury dla pieszych nie podlega żadnym konsultacjom. Choć budowa chodnika jest najłatwiejsza do wykonania, to przy większych inwestycjach drogowych właśnie chodniki oddawane są do użytku jako ostatnie lub w ogóle ich brakuje (np. przy Stacji KIA i stacji benzynowej Shell ul. Stanczukowskiego). Niestety często wraz z wymianą chodnika pojawiają się miejsca do parkowania dla samochodów, zabierane z przestrzeni do tej pory wykorzystywanej przez pieszych. Jakość wykonywanych remontów chodników jest także niska i po kilku latach następuje kolejny remont.

Możliwość działania: Podczas konsultacji budżetu można zgłaszać całe obszary miejskie, które wymagają interwencji i na których stan infrastruktury dla pieszych wymaga ponownego przemyślenia. Chodzi nie tylko o zwykły chodnik, ale także o wygodne i bezpieczne przejście dla pieszych, bezpieczne dojścia dzieci do szkoły, wygodne i bezpieczne dojścia do przystanków komunikacji miejskiej. Należy zerwać z praktyką przeznaczania chodnika na parking samochodowy. Warto zgłaszać podobne pomysły i sugerować również zarezerwowanie środków na przeprowadzenie konsultacji społecznych z mieszkańcami, którzy będą później korzystać z tych inwestycji.

5. BRAK UŁATWIEŃ DLA OSÓB ODCZUWAJĄCYCH PROBLEMY ZWIĄZANE Z PRZEMIESZCZANIEM SIĘ

Opis problemu: Temat w mieście jest traktowany marginalnie. Brakuje zainteresowania problemem dostosowania nowych inwestycji infrastrukturalnych do potrzeb osób z niepełnosprawnością. Nie chodzi już tylko o obniżenie krawężników dla osób na wózkach czy rodziców z małymi dziećmi, ale także o umieszczenie w obrębie skrzyżowań i przystanków KLA znaczników dla osób niewidomych i niedowidzących. Znaczniki pojawiają się w nowo realizowanych inwestycjach (Częstochowska, Wojska Polskiego), ale niestety oznaczenia są niespójne, co może wprowadzać w błąd osoby niewidome lub niedowidzące. W niektórych przypadkach betonowe wypustki naprowadzają na przejście dla pieszych, innym razem wytyczają granicę chodnika.

Możliwość działania: Na poziomie konsultacji społecznych można wnioskować o stworzenie norm związanych z ruchem pieszym i osób niepełnosprawnych na wzór dość powszechnie znanych standardów rowerowych. Dokument ten powinien być wytyczną do projektowania wszelkich pasów drogi przeznaczonej dla pieszych, a następnie realizacji według tych norm.

6. NIEWYSTARCZAJĄCA EDUKACJA W ZAKRESIE ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Opis problemu: Przedstawiciele samorządu patrzą na komunikację zbiorową przede wszystkim z punktu widzenia ekonomii, rezygnując z prowadzenia aktywnej polityki transportowej. Decydenci podejmują zbyt mało działań zachęcających mieszkańców do korzystania z autobusów i rowerów zamiast samochodów osobowych. Liczba tych ostatnich przekroczyła pojemność transportową miasta 7. Liczba samochodów wynosi 943 zarejestrowane samochody na 1 000 mieszkańców. Brakuje przemyślanej i realizowanej długofalowej edukacji ekologiczno-transportowej.

Możliwość działania: Kaliszanie mogą nieustannie zgłaszać w konsultacjach społecznych konieczność realizacji uchwalonej zrównoważonej strategii transportu i wskazywać na potrzebę zaplanowania sieci połączeń komunikacji miejskiej z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców. Należy domagać się wyznaczenia nowych przystanków, które zwiększą atrakcyjność komunikacji miejskiej. Należy domagać się egzekwowania prawa w zakresie parkowania pojazdów tylko w miejscach do tego przeznaczonych. Odstępstwa od zasad prawa ruchu drogowego powinny budzić społeczny

7) Liczba mieszkańców: 102 045 - zameldowanie na pobyt stały i czasowy (stan na koniec roku 2014); Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych: 96 256 (stan na 31.12.2013 r.) źródło <http://www.kalisz.pl/pl/q/omiescie/kalisz-w-liczbach>



sprzeciw i skutkować zdecydowaną reakcją Straży Miejskiej i Policji. Decydenci i urzędnicy powinni rozpocząć kampanię społeczną, na przykładzie własnych zachowań zachęcających do zmiany postawy wobec transportu zbiorowego, przeciwstawiając się uregulowaniom, które preferują przemieszczanie się przy pomocy samochodu osobowego w mieście.

PODSUMOWANIE

Transport pochłania znaczącą część budżetu Kalisza. Najistotniejszym zadaniem, które powinno zostać zrealizowane wraz z mieszkańcami, jest aktualizacja strategii transportu. Następnie należy konsekwentnie realizować zaplanowane działania, aby osiągnąć zakładane cele. Na końcu każdego z działań musi następować ewaluacja przedsięwzięć i wyciągnięcie wniosków.

Brak rozmów z mieszkańcami, brak pytań o ich potrzeby, a także brak działań edukacyjnych powoduje coraz większe problemy związane z przejechaniem przez miasto dowolnym środkiem transportu, koordynacją remontów, sprostaniem oczekiwaniom mieszkańców, czy z uzyskaniem poparcia dla rozwiązań mających na celu uspokojenie ruchu w centrum miasta.

Wydatkowanie środków na transport w mieście wymaga realnego zarządzania całym systemem transportowym. Dotychczasowa forma nadzorowania transportu w mieście się nie sprawdziła. Miasto nie może sprawnie funkcjonować bez posiadania wydzielonej jednostki zajmującej się problemami całego transportu. Aby efektywnie zarządzać transportem w mieście, niezbędny jest kontakt z mieszkańcami. Należy na bieżąco badać ich potrzeby i preferencje. Dodatkowo nie można zapomnieć o zasadach sprawnego zarządzania, które wymagają badania wyników po realizacji inwestycji i zastanowienia się, co można zrobić, by ulepszyć dany proces inwestycyjny. Po nim następuje działanie, które polega na udoskonalaniu procesu inwestycyjnego i włączeniu pomysłów do kolejnego planu inwestycji. Takie postępowanie zapewni coraz wyższą jakość działań. Tego sobie i mieszkańcom życząc.

ANEKS - PROJEKTY UNIJNE

Wykaz projektów unijnych:

Przebudowa ciągu ulic:

Wrocławskiej, Górnośląskiej, Harcerskiej, Poznańskiej w Kaliszu

CEL PROJEKTU

Zwiększenie dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego Kalisza, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych, poprawa bezpieczeństwa, płynności ruchu pojazdów i eliminacja utrudnień w ruchu poprzez modernizację ulic: Wrocławskiej, Górnośląskiej, Harcerskiej, Poznańskiej w Kaliszu.

PRZEDMIOT PROJEKTU

Przeprowadzenie robót budowlanych mających na celu przebudowę ciągów ulic w zakresie jezdni, chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, przebudowę skrzyżowań w celu wydzielenia dodatkowych pasów ruchu (prawoskręty i lewoskręty) budowę nowego, uzupełnienie bądź też uporządkowanie istniejącego systemu kanalizacji deszczowej, przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego, usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną.

Kwota wkładu własnego: 24 029 400,64 zł

Kwota dofinansowania: 19 997 115,09 zł

Całkowity koszt projektu: 44 026 515,73 zł

Źródło finansowania: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013; Priorytet II. Infrastruktura komunikacyjna, Działanie 2.2: Poprawa dostępności do regionalnego i ponadregionalnego układu drogowego i drogi wojewódzkie w miastach na prawach powiatu, powiatowe i gminne).

Przebudowa DK Nr 12 w Kaliszu wraz ze skrzyżowaniami na odcinku ul. Łódzkiej - od mostu na rzece Świędri do granicy miasta

CEL PROJEKTU

- poprawa bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego,
- zwiększenie atrakcyjności terenów przemysłowych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy,

- poprawa warunków funkcjonowania istniejących oraz potencjalnych przedsiębiorstw,
- dostosowanie istniejącej infrastruktury drogowej na planowanym do przebudowy odcinku do obowiązujących standardów, m.in. w zakresie jakie ma spełniać projektowana sygnalizacja świetlna,
- skrócenie czasu przejazdu,
- poprawa płynności ruchu na przebudowywanym odcinku drogi,
- poprawa estetyki ulicy oraz otoczenia,
- ochrona środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie oddziaływań akustycznych i emisji do powietrza,
- jakościowa poprawa połączeń z regionalną i wojewódzką siecią dróg,
- zwiększona atrakcyjność turystyczna Kalisza,

PRZEDMIOT PROJEKTU

- wykonanie jezdni o szerokości 8,00 m, obustronnie obramowanej krawężnikiem 20x30 cm,
- wzmocnienie istniejącej nawierzchni drogowej,
- budowa chodnika i ścieżki pieszo-rowerowej,
- wydzielenie lewoskrętów,
- budowa azyli na przejściach dla pieszych,
- budowa wydzielonych zatok autobusowych z kostki betonowej,
- budowa miejsc postojowych równoległych do jezdni z kostki betonowej w miejscach nie zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
- uzupełnienie istniejącego odwodnienia drogi,
- wprowadzenie urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- oznakowanie pionowe i poziome uzupełnione o nowe znaki,
- budowa nowych oraz przebudowa istniejących sygnalizacji świetlnych wraz z ich synchronizacją.

Kwota wkładu własnego: 5 208 817,66 zł

Kwota dofinansowania: 8 954 293,19 zł

Całkowity koszt projektu: 14 163 110,85 zł

Źródło finansowania: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, priorytet VIII - Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, Działanie 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Okres realizacji projektu: od 05.05.2013 do 31.12.2014

Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym

„Budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym w Kaliszu – etap I” został wybrany do dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”, Działanie 8.3 „Rozwój inteligentnych systemów transportowych”.

CEL PROJEKTU:

Poprawa dostępności komunikacyjnej oraz podniesienie bezpieczeństwa ruchu w transporcie indywidualnym i miejskim Miasta Kalisza poprzez realizację Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym (ZSZRD). Dzięki realizacji projektu skrócony zostanie czas przejazdu głównymi arteriami Kalisza.

Przedmiot projektu: Zintegrowany System Zarządzania Ruchem Drogowym funkcjonujący w ciągu głównych (Al. Wojska Polskiego, Górnośląska, Wrocławska) arterii komunikacyjnych w mieście Kaliszu pomoże rozładować korki w godzinach szczytu. Działanie Systemu polegać będzie na zbieraniu bieżących informacji o sytuacji na drogach, a następnie na dostosowaniu do tej pracy sygnalizacji w niewralgicznych punktach miasta. Tam, gdzie będą się tworzyć zatory, automatycznie wydłuży się cykl zielonego światła.

Czas realizacji projektu: 1.09.2008 r. - 1.10.2013 r.

Wkład własny: 3 386 902,28 zł

Kwota dofinansowania: 19 079 112,92 zł

Całkowita wartość projektu: 22 446 015,20 zł

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.



LICZY SIĘ MIASTO

SPOŁECZNA ANALIZA BUDŻETU

WWW.LICZYSIEMIASTO.PL

Publikacja powstała w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszu EOG.
Publikacja jest realizowana w partnerskiej współpracy Kaliskiej Inicjatywy Miejskiej i Miasta Kalisza.