

**PROTOKÓŁ Nr 27/2017**  
**z posiedzenia Komisji Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska**  
**w sali obrad Urzędu Miasta**  
**w dniu 8 lutego 2017 roku**

Lista obecności radnych w załączeniu.

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji Pan Grzegorz Jaworski. Powitał zgromadzonych: przedstawicieli UM, przedstawicieli Komitetu Społecznego w związku z budową ulicy tzw. Drogi Wschodniej, mieszkańców miasta przybyłych na posiedzenie, Przewodniczącego Rady Miasta Pana Jacka Mikołaja Tomasiaka, media oraz radnych. Następnie stwierdził prawomocność obrad i odczytał przesłany członkom Komisji porządek posiedzenia:

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przedstawienie porządku posiedzenia.
3. Realizacja wniosku Rady Miasta Lubartów w sprawie uszczegółowienia stanowiska (wraz z mieszkańcami – wnioskodawcami) dotyczącego tzw. „Drogi Wschodniej”.
4. Wolne wnioski.
5. Zamknięcie obrad.

Do przedstawionego porządku posiedzenia nie wniesiono uwag i zmian. W/w porządek Komisja przyjęła jednogłośnie – 7 gł. „za”.

Następnie przystąpiono do realizacji przyjętego porządku posiedzenia.

Ad. 3

Realizacja wniosku Rady Miasta Lubartów w sprawie uszczegółowienia stanowiska (wraz z mieszkańcami – wnioskodawcami) dotyczącego tzw. „Drogi Wschodniej”.

Obecne posiedzenie Komisji jak stwierdził jej Przewodniczący jest kontynuacją posiedzenia, które odbyło się 30 stycznia br. Według niego Komisja na posiedzeniu tym winna przyjąć już ostateczne rozwiązania, które są związane z tzw. Drogą Wschodnią. Ze strony UM zostały złożone pewne założenia dotyczące tej ulicy, wypracowane na spotkaniu dyskusyjnym, które są w niektórych punktach bardzo kompatybilne z założeniami przedstawionymi przez mieszkańców miasta- Komitet społeczny. Ze swej strony Przewodniczący Komisji zaproponował, aby Komisja zapoznała się z nimi i punkt po punkcie je przyjmowała po przeprowadzonej dyskusji nad każdym z punktów. W przedmiotowej dyskusji będą brali udział także przedstawiciele mieszkańców. Członkowie komisji zostali również zapoznani ze stanowiskiem Ogródków Działkowych „Pradnik” dotyczącym tej kwestii. By dyskusja mogła przebiegać sprawnie Przewodniczący Komisji zaproponował 10 min. przerwę podczas której członkowie Komisji mogliby zapoznać się z dokumentami – projektami stanowisk, złożonymi przez Burmistrza Miasta oraz Komitet Społeczny. Przedmiotowe dokumenty zostały rozdane radnym oraz przedstawicielom Komitetu.

Propozycja przewodniczącego została przyjęta. Przewodniczący Komisji ogłosił 10 min. przerwę.

Po wznowieniu obrad.

Przewodniczący Komisji

Wracamy do obrad. Proszę Państwa to nie jest stanowisko, to nie jest stanowisko Komisji Infrastruktury to, co tutaj rozdaliśmy. Koledzy z UM rozdali nam, może niefortunnie tu jest napisane stanowisko, projekt, ale rozdali nam punkty, które oni by widzieli, żeby ująć je w ten sposób. Może to być informacja pomocna, do tego nad czym będziemy pracować. Już pytania w przerwie były zadawane. Obecnie będziemy rozmawiali nad stanowiskiem mieszkańców miasta Lubartów. Będziemy punkt po punkcie analizowali rozdane dokumenty na Komisji 30 stycznia br. W tym stanowisku grupy mieszkańców były ujęte takie punkty jak: Pierwszy punkt to jest zmiana kategorii drogi KDZ na KDL. W tej chwili zajęlibyśmy się tym punktem. Myślę, że wyjaśnienia żadne nie są potrzebne. Wszyscy wiemy o co chodzi. Czy ktoś chciałby się wypowiedzieć z kolegów na ten temat?

Radny MAREK POLICHAŃCZUK

Panie Przewodniczący ja proponuję, jeśli można przyjąć taką formułę, że po kolei punkt po punkcie i głosujemy, jeśli nie ma zastrzeżeń, co do danego punktu, tak na przykład jak jest z punktem pierwszym, bo wszyscy się z tym zgadzamy, że zmiana kategorii drogi, przegłosowujemy i w tym momencie staje się to powiedzmy stanowiskiem Komisji. Kolejny punkt itd., itd. dyskusja przy kolejnym punkcie zakończona głosowaniem. Ewentualnie jakieś poprawki, wnioski itd. Jeśli można to proponowałbym taką formę.

Przewodniczący Komisji

Myślę, że taki porządek miał być. Oczywiście namawiam do dyskusji w każdym punkcie. Będziemy mogli się wypowiedzieć w tematach po kolei. Dobrze: zmiana kategorii drogi z KDZ na KDL. Kto jest za taką zmianą, za tym punktem, żeby go przyjąć w takiej formie jak jest zapisane?

W głosowaniu 7 gł. za – jednogłośnie Komisja przyjęła punkt pierwszy w brzmieniu:  
1. Zmiana kategorii drogi z KDZ na KDL.

Przewodniczący Komisji

Drugim punktem jest: Szerokość projektowanego pasa drogowego nie przekraczającego 15 m. Czy ktoś z radnych chciałby się tutaj wypowiedzieć, czy ktoś z Państwa?

Radny GRZEGORZ GREGOROWICZ

Ja chciałbym, żeby w tym punkcie pracownicy fachowi, kompetentni z UM przedstawili reperkusje wynikające z podjętej przez nas ewentualnie takiej czy innej podjętej decyzji. Jaki to ma wpływ na dotacje, jaki to ma wpływ na wymagania techniczne odnośnie niezbędnej szerokości, jaki to może ma wpływ na uzyskanie grantów czy środków

unijnych? W ogóle na ten temat z punktu widzenia technicznego i formalnego, żeby jakby przybliżyli nam to.

Naczelnik Wydziału PIOTR TUROWSKI

W tym punkcie my chcielibyśmy utrzymać 25m pas na tym odcinku, na którym te wykupy zostały dokonane czyli między ul. Hutniczą a ul. Łąkową. W tym miejscu miasto na przestrzeni 10 bądź 15 lat wykupiło ok. 80% gruntów pod tą drogę i ten pas jest 25m. Tak zostały również te działki podzielone. Tak jak podnosiliśmy to wielokrotnie nam zależy na tym, żeby ta infrastruktura nie szła pod jezdnię, pod chodnikiem, pod ścieżką rowerową tylko z boku powierzchni utwardzonych i żeby była również możliwość zachowania powierzchni na nasadzenia, żeby ta droga nie była wciśnięta między ogrodzenia. To stanowisko, to co Pan Grzegorz podnosił, że to jest 18 punktów jest to próba jakby ujednoczenia tego stanowiska, żeby to stanowisko, które zostało przedstawione przez mieszkańców dało się zbliżyć do tego jak powinna droga wyglądać. Odnosić się do finansowania unijnego w tym momencie nie mogę, ponieważ ta droga na dzień dzisiejszy nie może być finansowana w obecnej perspektywie finansowej z funduszy unijnych. My straciliśmy już parę możliwości finansowania tej drogi. W tym momencie tak naprawdę pozostajemy na środkach pozyskiwanych z budżetu państwa. Możemy się tutaj ubiegać o dofinansowanie krajowe. Tam podnoszone jest generalnie bezpieczeństwo w tych wnioskach, wszystkie elementy bezpieczeństwa wprowadzone na drogach w sensie ronda, skrzyżowania skanalizowane będą miały znaczenie w ocenie i jakby rozwiązywanie problemów z przejazdem.

Następnie na wniosek Przewodniczącego Komisji została przedstawiona mapa, którą posiadali ze sobą pracownicy UM.

Radny GRZEGORZ GREGOROWICZ

Według mnie nie możemy przymierzać rozwiązań już technicznych do zamiarów sprzed 20 lat, głównie dlatego, że mamy już określony jakiś stan własności i dlatego szerokość ma być taka jak działki kupione. Ja przypominam, że jeśli zmieniamy kategorię KDZ, żeśmy już chyba to zrobili na KDL, to z przepisów wynika jakie są granice właśnie dla poszczególnych rodzajów dróg i właśnie dla KDZ jest do 25m. Państwo chcą przemycić w tym punkcie, tak naprawdę odwrócić to głosowanie, które było pierwotne. KDL ma do 20m a KDZ do 25m Przed chwilą Komisja podjęła decyzję, że to ma być KDL a wy dalej chcecie tylnymi drzwiami jakby przeforsować, że jest to KDZ. Tak nie może być. To jest jedna rzecz. Druga rzecz jest taka, że policzmy szerokości i te wszystkie argumenty, bo chyba mamy rozmawiać o argumentach a nie o nastawieniach takich czy innych. Jeśli szerokość jezdni dla drogi lokalnej już założyliśmy, że jest 6m, dwa pasy śmiało się zmieszczą na takiej szerokości, chodniki po obu stronach 1,5 m, mamy 9m, ścieżka rowerowa jednostronna 2,5m to mamy 11,5m Odejmiemy, 15m w pierwotnie zakładanej przez nas, odjąć 11,5 to jest 3,5m. Czy 3,5m wystarczy na infrastrukturę techniczną, jeśli założymy, że są tam światłowody, telefony, kanalizacja deszczowa, ściekowa, wodociągi, coś tam jeszcze? Wydawałoby się, że nie. Ale Proszę Państwa proszę zajrzeć na warunki techniczne, każda infrastruktura ma nie tylko się zmieścić na szerokości, ale również i na głębokości. Każda infrastruktura wg przepisów ma przyporządkowaną inną głębokość.

Ma inną głębokość tylko rozdzielona jest za pomocą odpowiednich środków technicznych, więc 3,5m wystarczająco wystarczy, żeby się zmieściły wszystkie elementy infrastruktury, a jak będzie własność gruntu, grunt będzie miał szerokość 25m a pas 15m, to kto przeszkadza właścicielowi na pozostałym terenie zrobić co tylko zechce jeśli to będzie zgodne z jego planem przestrzennym np. na terenie zieleni, nie są uzależnione od tego, że wyłącznie można sadzić w pasie drogowym. To jest jedna rzecz. Druga, można zwiększyć szerokość, jak już tak mocno, chociaż moim zdaniem, jako gościa, który się zajmował budową infrastruktury technicznej przez 7 lat, więc można rozszerzyć właśnie od 15 do 20. Można, ale nie róbcie tego na 25m, bo tak naprawdę znowu się wprasza podejrzliwość, że kombinują za naszymi plecami i chcą nas na żywca przerobić. Mówię to kolokwialnie, ale dlatego, żebyśmy zrobili prosty zrozumiały język. Dlatego mówię 15 wystarcza, ale na siłę jak udowodnią, że trzeba więcej i dlatego, to 17m, 18, 19m, ale nie 21 już, albo 21,1. Dlatego proponuję, że ma być według mnie i powinno być i to wystarczająco spełni wszystkie wymogi i potrzeby drogi lokalnej włącznie z wszelką planowaną infrastrukturą, że mniejsza szerokość niż 25.

Przewodniczący Komisji

Stanowisko kolegi jest takie, żeby pas drogowy nie przekraczał 20m.

Przewodniczący Komitetu Społecznego TEODOR CZUBACKI

Pozostając przy tym punkcie dotyczącym szerokości pasa drogowego 25m, ja chciałem zapytać, w którą stronę jest pułapka? To znaczy, czy wtedy nieważna byłaby jakaś decyzja dotycząca klasyfikacji drogi, czy nieważna byłaby decyzja o ustaleniu takiego pasa drogowego, w kontekście później pozwolenia na budowę? Pytanie to zgłaszam w kontekście nie rozporządzenia, gdzie jest określone minimum, tylko w kontekście planu zagospodarowania przestrzennego § 50 ust.4 pkt 5, gdzie dla poszczególnych kategorii dróg oznaczono szerokość ulic w liniach rozgraniczających do 20m dla drogi kategorii KDL. Mam pytanie, czy ta sprzeczność została wzięta pod uwagę? Jak Państwo widzą możliwości wyjaśnienia i rozstrzygnięcia?

Przedstawiciel Komitetu WALENTY BALUK

Ja mam dwa pytania: po pierwsze, dlaczego właśnie na jednym odcinku szerokość pasa dla drogi 25m, na drugim odcinku 20m o tych samych mediach? To po pierwsze. Po drugie w moim mniemaniu, koncepcja, którą Państwo przedstawiliście idzie w kierunku tzw. obwodnicy. Mieszkańcy stanowczo się temu sprzeciwiają. Tutaj zgadzam się z głosem, który padł, że nie mamy pewności, że nie zostaniemy, my mieszkańcy Lubartowa, wykorzystani, wymanewrowani przez właśnie kruczki, zapisy i tego typu rzeczy. Dlatego właśnie my stanowczo optujemy za obniżeniem parametrów tzw. Drogi Wschodniej, żeby później nie można było dokonać odwrotnej zmiany klasyfikacji drogi z lokalnej na zbiorczą. Jeżeli Państwo zafundujecie nam drogę nawet zwaną lokalną o parametrach drogi zbiorczej to nikt nie zapewni nas mieszkańców, że za 10 lat nowa władza nie dokona właśnie zmiany a w naszej ocenie, mieszkańców, Lubartów nie potrzebuje drugiej obwodnicy wschodniej. Lubartów potrzebuje dróg dojazdowych ewentualnie lokalnych i o taką koncepcję prosimy państwa urzędników już

prawdopodobnie od wielu lat, żeby taka koncepcja powstała. Natomiast kolejne moje pytanie, bo to był apel, dotyczy kwestii następującej. Pan mówił właśnie o potrzebie zabezpieczenia szerokiego pasa drogowego w celu poprowadzenia komunikacji, infrastruktury. Z tego co mi wiadomo wzdłuż tzw. Drogi Wschodniej już jest poprowadzona kanalizacja, czy ona biegnie po środku tej planowanej jezdni, czy ona biegnie wzdłuż planowanego chodnika, ścieżki rowerowej? czy już jest poprowadzona na przykład właśnie w tych 10m, które Pan zakłada właśnie na poprowadzenie mediów, kanalizacji? W mojej ocenie te 10m –zbędne. I jeszcze raz pragnę wam podkreślić, że w ocenie mieszkańców, bo my nie opowiadamy się za ugrupowaniem, czy stronnictwem pravicowym, lewicowym my mieszkańcy mamy różne poglądy polityczne, ale opowiadamy się za interesem społecznym, interesem mieszkańców. A interesem społecznym mieszkańców na dzień dzisiejszy jest droga lokalna, cisza i spokój w tej części Lubartowa, części turystyczno-rekreacyjnej. Żeby tędy nie przebiegał ruch ciężarowy, żeby tędy właśnie nie jeździł tranzyt. Natomiast, niektóre propozycje wychodzą naprzeciw naszym oczekiwaniom natomiast nie dają nam pewności, że nasze postulaty zostaną zrealizowane. Że nasz głos zostanie wysłuchany dlatego właśnie my tak przypatrujemy się tym szczegółowym propozycjom. Dziękuję bardzo.

Naczelnik Wydziału PIOTR TUROWSKI

Od początku chciałem się odnieść, tak, 25 a 20m to nie jest próba przemycenia niczego. Jeżeli Pana obawa związana jest z tym, że 25m pozwoli na zrobienie większej kategorii drogi to zwracam uwagę na to, że na tym pozostałym odcinku, gdzie te wykupy nie zostały zrobione, ten pas został jasno określony na 20m. Nie ma możliwości, żeby ta droga automatycznie stała się innej kategorii dlatego, że te 20m będzie to dalej blokowało. 25m. Zwracam uwagę, że te wykupy na tym odcinku zostały wykonane. Jeżeli pas drogowy będzie miał 20m to pozostała część jeżeli nie zostanie odsprzedana mieszkańcom, zostaną zrobione podziały, żeby poszerzyć posesje, też będzie wykorzystana pod nasadzenia, które znajdują się na tej drodze. Co do infrastruktury i do tego co mówił Pan Gregorowicz o tym, że na 3,5 można zmieścić infrastrukturę, to jednak tą infrastrukturę trzeba troszeczkę szerzej rozmieszczać. Sens budowania infrastruktury poza pasem jezdni, pasem chodnika, ścieżki rowerowej jest taki, żeby ktoś tą infrastrukturę mógł naprawiać, serwisować, ewentualnie rozbudowywać. Żeby nie dochodziło do niszczenia tego co zostało wybudowane, żeby to się odbywało poza jezdnią. Trzeba zwrócić uwagę na to, że w tym pasie drogowym też wypada odsunąć się od ogrodzenia z jednej i z drugiej strony, ponieważ miejscami droga przebiega pomiędzy domami. Jeżeli liczymy tak literalnie od metra i od krawężnika to zakładamy, że krawężnik będzie w ogrodzeniu. Tego nie powinniśmy robić. Powinna być wolna przestrzeń z jednej strony później dopiero jezdni, chodnik i dopiero ten pas, który zostanie. On nie będzie miał naprawdę wtedy tyle metrów i jest podawane na tej wolnej przestrzeni. Ta przestrzeń będzie znacznie mniejsza.

Przedstawiciel Komitetu WALENTY BALUK

Nie przekonał mnie Pan do swoich racji, że wykup gruntu jest jedynym argumentem za utrzymaniem właśnie szerokości pasa drogowego 25m. Po drugie nie odpowiedział Pan na pytanie, gdzie teraz przebiegała kanalizacja.

Naczelnik Wydziału PIOTR TUROWSKI  
Może Pan sprecyzować odcinek, o który Pan pyta?

Walenty Baluk wskazał na mapie, o jaki odcinek chodzi.

Naczelnik Wydziału PIOTR TUROWSKI  
W tej chwili biegnie po zachodniej stronie jezdni i w części nam wchodzi w ścieżkę rowerową w tym momencie, na tym odcinku. Proszę zwrócić uwagę, że rozmawiamy o koncepcji a nie o dokumentacji technicznej ponieważ my nie doszliśmy do etapu tworzenia dokumentacji technicznej. Jesteśmy na etapie koncepcji. Kanalizacja jest poprowadzona tylko koncepcja nie odnosi się szczegółowo do wszystkich rzeczy, tak samo jak nie do wszystkich wjazdów....

Przewodniczący Komisji  
Panie Piotrze proszę przerwać na chwilę. Panowie ja uważam, bo tutaj będzie tak, ja już jest stereo, tutaj słyszę, że komisja obraduje, tutaj dyskusja. Mnie ta dyskusja potrzebna jest po to, żebym wyrobił sobie zdanie. Jeśli my dzisiaj nie popracujemy, może jutro jeszcze będziemy musieli się spotkać? Pracujmy i słuchajmy. Mnie wyrabia się zdanie. Kolega powiedział coś, tutaj jest polemika, każdy się wypowie i mamy na tej zasadzie wypowiedzieć się. To mamy przerwać mieszkańcom, którzy tutaj przyszli i mają coś do powiedzenia? To co? Znów na sesję wrócimy i będziemy czekali aż ludzie wypowiedzą się? Ja myślę, że to jest dobry sposób, żebyśmy wyrabiali sobie zdanie. Ja wypowiedziałem się w tym temacie. Proszę bardzo, po kolei może jak byście chcieli.

Radny GRZEGORZ GREGOROWICZ  
Ja bym chciał i proponował, żeby ...te uwagi, że Gregorowicz mówi, że to jest tak a ktoś mówi a jest inaczej i słowo przeciw słowu. To jest spotkanie Komisji Infrastruktury, gdzie rozmawiamy o kwestiach technicznych, która jest opisana za pomocą techniki parametrów. Jeśli jeden ma takie stanowisko a drugi przeciwne to zważmy w oparciu o przepisy, o instrukcje, o wzory, które określają kto ma rację czy nie. Mówimy o sprawie, która jest sprawdzalna technicznie akurat. Może to nieszczęście dla niektórych, ale tak jest. Skoro ja podałem, matematyczne proste, jak tylko się dało proste wyliczenie, że 6m pasa, 3m- chodnik 9, ścieżka 2,5, to 11,5 a pierwotnie stanowisko komisji mówiło, że pas ma być 15 m czyli zostaje 3,5 to dyskutujemy czy za mało? Ktoś mówi za mało, bo się nie zmieści. To pytanie, to proszę wyjąć instrukcję i powiedzieć na jakiej szerokości, na jakiej głębokości powinna być kanalizacja ściekowa posadowiona. Na jakiej szerokości, na jakiej głębokości i jaka średnica jest to przewidziane dla kanalizacji deszczowej, dla wodociągu? Wtedy wyjdzie, i proszę udowodnić, że niestety na 3,5m się nie zmieści mimo, że Gregorowicz tak mówi. A ja mówię, że się zmieści, z tym, że, ponieważ nie upieram się nawet jak mam rację, tak mi się wydaje, to

dopuszczam możliwość innego rozwiązania, ale też w ramach parametrów technicznych. I tym drugim parametrem technicznym jest szerokość pasa granicznego dla dróg lokalnych to 20m a nie 25. To jest granica, gdzie powinniśmy przyjąć i nie możemy więcej. Jeśli przyjmiemy więcej to znaczy czy się komuś podoba czy nie, autor niechący albo chcący przemyca możliwość właśnie, że zmieni się kadencja, skład komisji, skład rady i przegłosują nagle znowu, że będzie KDZ a nie KDL. I znowu w koło Wojtek. Proszę Państwa, ta koncepcja ma już 20 lat, więc niewykluczone, że niektórzy będą chcieli jeszcze 20 lat na tym zbijać lub nie kapitał polityczny. Zostawmy politykę, bo faktycznie to różne poglądy, wróćmy do techniki. Ja mówię, że 15 wystarcza, ale jeśli szanujemy własne stanowisko to nie może być szersze niż 20m. I tyle. Jeśli ktoś mówi, że wykupił działki 25m, to ja mam pytanie, jak kupię działkę pod budowę domu 10 arów to na całej działce chałupa stoi? No przecież jest podjazd, drzewka, garaż, coś innego. To jest nie prawda. Po prostu będzie pas na działce, która ma szerokość 25m o szerokości 20 m założymy a na pozostałych 5 m miasto może zrobić co chce. Nasadzić sobie może to, tamto, czy owanto. Szanujmy się i swój właśnie czas. Nie zmuszajcie mnie, żebym sięgał do przepisów i marnował swój i wasz cenny czas. Tylko idźmy do przodu. Tutaj jeśli patrzemy realnie i szanujemy rozmówcę i przepisy, to nie może być więcej jak 20m. Przy okazji to również potani koszty. Jeśli wykupiono 80 a nie 100% działek tam, gdzie planowaliście 25m to znaczy, że 20% kupicie działek o węższej szerokości i zaoszczędzicie pieniądze na tą inwestycję. Widzicie, moim zdaniem, łącznie to zbierając do kupy, proponuję stanowisko, że pas drogowy nie może być szerszy niż 20m.

Radny MAREK POLICHAŃCZUK

Szanowni Państwo, nikt nie odbiera głosów mieszkańcom, bo to nie o to chodzi, chodzi o to, żeby ta dyskusja miała usystematyzowany charakter czyli dyskutujemy, nie wymieniamy się pytaniami, bo wtedy Panowie będą sobie dyskutować a my nie mamy nic do powiedzenia w tym momencie. Owszem pytania trzeba zadawać po kolei niech pada odpowiedź. Do pana mieszkańca, który się wypowiadał my rozumiemy Państwa interesy, tylko proszę wziąć pod uwagę, że my również reprezentujemy interes pozostałych mieszkańców. Musimy brać pod uwagę różne głosy, Państwa również jak najbardziej, ale również pozostałych mieszkańców. Z tego, co zdążyłem na tyle ile miałem możliwość to w tej materii są różne głosy, również takie, że ta droga powinna powstać. I nie mówmy tu o żadnej obwodnicy, bo ten temat jest już, że tak powiem zamknięty. Po to jest właśnie zakaz pojazdów ciężarowych do 3,5 tony, po to jest pas jezdni 6m, bo ewentualnie jesteśmy w stanie się na to zgodzić, żeby to nie była droga zbiorcza taka, jaką Państwo próbujecie zasugerować, no jakaś teoria spiskowa dziejów. Zresztą jakakolwiek władza by się nie zmieniła to za jakiś czas ona może też to zrobić. Może poszerzyć tą drogę, może poszerzyć pas jezdni o 1m. Różne rzeczy może zrobić, my na to nie mamy wpływu, ale wierzcie mi nie naszą intencją, my nie chcemy tutaj nic przemycać. Zresztą za chwilę się o tym Państwo dowiedzą. Natomiast bardzo ważnym jest argumentem to, że skoro już zostały wykupione tereny o szerokości 25m, to co? Zostawimy te 2,5m z każdej strony i będziemy je próbować sprzedawać, czy 5 m z jednej i próbować sprzedawać? Pieniądze zostały już wydane, nikt nam nie zrobi pasa 9m jezdni tylko nadal zostanie 6m. To po to właśnie, żeby było łatwiej infrastrukturę ... a

może pas zieleni będzie większy potrzebny, a może większa odległość od zabudowań? Nie szukajcie, że tak powiem dziury w całym, że my chcemy w jakiś, tym bardziej, że elementem tego stanowiska, tej propozycji jest to, że właśnie na tym odcinku, gdzie tereny są już wykupione te 25m a na pozostałym 20 zgodnie z intencjami Państwa. Moje zdanie jest takie.

Przewodniczący Komisji

Chciałbym, żebyśmy odnosili się do tych 13 punktów to co dzisiaj dostaliśmy to takie pomocne materiały do dyskusji....

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Szanowni Państwo ja tutaj usłyszałem, że to ma być obwodnica wschodnia. Jeszcze raz chciałbym powtórzyć i taka jest opinia radnych, że to nie będzie żadna obwodnica. To będzie droga, która powinna udrożnić ruch miasta. Tak jest to postrzegane. Jak będzie wybudowana już 19, obwodnica to śmiercią naturalną, wiadoma sprawa, że nie będzie to obwodnica. Tym bardziej, Panie Gregorowicz bardzo bym prosił, żeby Pan sobie nie żartował. Ja mówię na poważnie a Pan sobie żarty tutaj robi. Dlatego chciałbym wyprowadzić mieszkańców z tego błędu, który jest powielany nie wiem, przez kogo, że to ma być obwodnica. Gwarantuję Państwu, że to nie będzie żadna obwodnica. Jest to ulica, droga lokalna, która ma udrożnić ruch w mieście. I to nie jest ulica tylko Państwa, mieszkańców przy tej drodze. To jest ulica mieszkańców Lubartowa tak jak 3 Maja, jak Aleje Zwycięstwa, Gazowa. To są ulice dla miasta. Tam ruch tranzytowy w żadnym wypadku nie będzie. Szanowni Państwo, droga musi też na tych terenach spełniać pewne warunki. Ja już słyszałem takie opinie, że jak wybudujemy drogę lokalną to nie musi być tam żadne podłoże takie, bo niech to sobie będzie, a przyjdzie woda to zmyje, to nic takiego. Nieprawda. Musi to być zrobione według litery prawa, ta droga. I to ma służyć mówię dla mieszkańców. Ten pas, ja nie wiem, dlaczego się Państwo upieracie przy tej szerokości? Zarzucacie Państwo nam, że my tą drogę później przekształcimy, czy nasi przyszli radni, przekształcą z powrotem w drogę zbiorczą. Nieprawda. Proszę zauważyć, co się stało z ul. Powstańców Warszawy, Szaniawskiego? Dawniej Szanowni Państwo, szedł ruch tamtędy ciężarówek, nawet do jakiegoś czasu jeździły ciężarówki przedsiębiorstwa Wibro. W tej chwili nie mogą wjechać, ponieważ od 5 grudnia jest zakaz wjazdu samochodów ciężarowych powyżej 3,5 ton. Parametry tej drogi odpowiadają, że można poprowadzić tam ruch tranzytowy, ale jest tendencja właśnie wyprowadzić samochody ciężkie z miast, żeby się poruszały po zewnętrznych tak jak po obwodnicy, żeby przez miasto nie przejeżdżały. Taka jest tendencja. I proszę nam nie wmawiać, że my chcemy tą drogę sprowadzić do tego, żeby tam była obwodnica. W żadnym wypadku nie ma takiej koncepcji. Powtarzam nie ma takiej koncepcji żeby to była obwodnica. Ta droga jak zostanie pobudowana S19, to powiem tak w cudzysłowie „umrze śmiercią naturalną” będzie normalną ulicą. Niech Państwo się nie boją, będzie ładna droga z rondami. Najładniejsza z dzielnic najładniejszych ulic podejrzewam będzie w Lubartowie. A może państwo nie chcecie tej ulicy? To powiedzcie to wyraźnie – nie chcemy. No to będziemy głosować za tym, że nie chcemy nie będzie tej ulicy. Przeznaczmy te pieniądze na inne ulice. Dziękuję.



Radny GRZEGORZ GREGOROWICZ

Ja uważam, że trzeba skończyć tą wymianę argumentów, nie ma to nic wspólnego z przedmiotem obrad. Ja na przykład osobiście i tu mówię wprost do Państwa nie chcę, żebyście mi wierzyli, ufali albo, że proszę mi wierzyć. Ja nie wiem, jakie kto ma intencje i kto ma jakie poczucie wiary. Ja chcę żeby decyzję podjąć na chłodno wyłącznie w odniesieniu do rzeczywistości, która da się opisać za pomocą parametrów. I tutaj Proszę Państwa powtarzam, i więcej i chcę, żeby nasze decyzje były wewnętrznie spójne, nie wynikały z irracjonalnej chęci przepchnięcia jakichś niepotrzebnych idei, które są sprzeczne z wcześniej podjętymi decyzjami. Nikt na razie nie podważył a będę się domagał żeby podważać bądź zaprzeczać, ale nie deklaracje tylko fakty. I mówię tak: państwo podjęliście punkt wcześniej, podjęliśmy uchwałę, że zamieniamy KDZ klasyfikacje drogi zbiorczej na klasyfikację drogi lokalnej. Jeśli tak to powtarzam, przepisy w tym zakresie mówią, że droga zbiorcza może mieć szerokość maksymalnie, pas drogowy, do 25m a droga lokalna do 20m. I do tego przywołuję Państwa wreszcie do porządku i siebie, głosujemy. Ja zgłaszam wniosek formalny, że jeśli jesteśmy wiarygodni i potwierdzamy to co mówimy, to pas drogowy w KDL nie może być szerszy niż 20m. Ja proponuję, żeby głosować pas drogowy nie szerszy niż 20m i jako spójne stanowisko i zgodne z poprzednim punktem, bo jeśli nie, to znaczy, że fruwa w powietrzu intencja albo ryzyko, że ktoś zmieni na KDZ. Padały tu argumenty, a i tak może zmienić za 10 lat. Proszę Państwa, nie tak łatwo, bo działki już będą węższe kupione, te 20%, bo trzeba będzie stworzyć fakty własnościowe, planistyczne i inny tok. To trwa latami. Natomiast moim zdaniem to spowoduje, że ktoś za pomocą innego składu personalnego próbował będzie odkupić taką czy inną wolę komisji. Ja bardzo sobie cenię wolę mieszkańców, ale powiem wprost – oni mnie, ich obecność dopinguje mnie żeby działać, czy podejmować decyzję w zgodzie ze zdrowym rozsądkiem, ale nie zmuszajcie mnie do takiego, czy innego stanowiska. I patrząc im prosto w oczy mówię tak, Proszę Państwa, wzywam Komisję i stawiam wniosek formalny, żeby poparła swoje poprzednie stanowisko przyjmując pas drogowy nie szerszy niż 20m. To jest wniosek formalny.

Przewodniczący Komisji

Padł wniosek formalny i nie wiem jak teraz się odnieść ...

Przewodniczący Komitetu Społecznego TEODOR CZUBACKI

My widzimy możliwość kompromisu tego pasa drogowego oczywiście w oparciu o drogę, strefę lokalną. Jeśli mówimy o drodze lokalnej miejmy na uwadze tak jak Pan Grzegorz powiedział parametry tej drogi. Jeżeli mówimy o drodze zbiorczej, droga zbiorcza zaczyna się od 20m. Jeżeli mówimy o drodze lokalnej to mieścimy się w tych granicach. Jako strona społeczna widzimy możliwość kompromisu, ale tylko w tych granicach. Dziękuję bardzo.

Przedstawiciel Komitetu WALENTY BALUK

Ja jeszcze chciałem ustosunkować się do wypowiedzi. Oczywiście z szacunkiem odnoszę się do poglądów wszystkich radnych niezależnie od opcji politycznej, ponieważ

zostaliście Państwo wybrani przez mieszkańców. Natomiast proszę mi powiedzieć czy jest grupa inicjatywna optująca za obwodnicą wschodnią albo, która by optowała za powstaniem drogi o parametrach, które zaproponowane są przez Państwa? Nie ma takiej grupy. Natomiast my reprezentujemy interesy mieszkańców Lubartowa. Ponieważ w naszym interesie mieszkańców, którzy zamieszkują tereny przylegające do tzw. drogi wschodniej jest to, żeby powstała tam nie droga lokalna tylko droga dojazdowa albo, żeby w ogóle tam drogi nie było. Taki jest nasz interes. Natomiast my wychodzimy naprzeciw mieszkańcom, naprzeciw interesom mieszkańców Lubartowa i zgadzamy się na drogę lokalną, ale właśnie o parametrach, które by odpowiadały właśnie parametrom drogi lokalnej. I tutaj jeszcze raz pragnę podkreślić z szacunkiem odnosząc się do Państwa no proszę mi darować, że wolę, żeby interes mój i mieszkańców Lubartowa był zarejestrowany i przeniesiony na papier zgodnie ze sztuką. Nie chcę i nie będziemy się opierać na wyłącznie zapewnieniach Państwa radnych, bo jak ktoś powiedział dobrymi intencjami piekło zostało wybrukowane. I oczywiście możecie Państwo zapewniać, że wolą Państwa jest, żeby powstała najlepsza droga itd. natomiast wolę kiedy te zapewnienia zostaną właśnie przelane na papier. To po pierwsze. Po drugie i tutaj zgadzam się ze stwierdzeniem, które już padło, nawet jeżeli zostały wykupione grunty pod pas o szerokości 25 m to chyba owszem jestem tutaj laikiem, nie mam właśnie rozeznania, ale nie ma przeszkód, żeby właśnie wyznaczyć pas drogowy o szerokości 20m a resztę gruntu przeznaczyć na przykład na zieleń. Żeby tam właśnie zrobić pas zieleni, ale nie musicie Państwo tego ujmować w szerokości pasa drogowego. Natomiast, jeżeli Państwo dokonujecie takich zabiegów to proszę się nie dziwić, że mieszkańcy podejrzliwie patrzą na Państwa posunięcia. Jeszcze raz pragnę podkreślić, że nie ma drugiej grupy inicjatywnej, która by optowała za budowa obwodnicy wschodniej albo drogi wschodniej o parametrach zaproponowanych przez Państwa. Natomiast my reprezentujemy interesy mieszkańców Lubartowa, dlatego właśnie... Jeżeli się zmieni stanowisko Państwa, jeżeli Państwo zaakceptujecie albo zechcecie uwzględnić interes mieszkańców, to wtedy rzeczywiście będziemy się skłaniać ku odpowiednim nazwom ulica wschodnia a nie droga znaczy obwodnica. Dlatego właśnie tutaj też podkreślam należy się posługiwać właściwą kategorią, bo Państwa rozwiązania idą w kierunku obwodnicy, drogi, natomiast my proponujemy rozwiązania, które idą w kierunku ulicy wschodniej, czyli drogi lokalnej.

Przewodniczący Komisji

Ja myślę, że, aby przerwać ten drugi punkt to faktycznie jak zmieniamy na KDL, to konsekwentnie zrobimy do 20m. Także zgadzam się z Panem Grzegorzem i będzie to kompatybilne i uspokoi mieszkańców. 2,5 z jednej, 2,5 z drugiej i będziemy szli dalej punkt po punkcie. Przedstawiłem tu już swoją opinię.

Radny MAREK POLICHAŃCZUK

Nie wiem już jakich argumentów użyć aby przekonać państwa, że żadną naszą intencją nie jest przemycenie czegoś. Myślę, że Państwa nie przekonam o naszych dobrych intencjach. Natomiast dobrą intencją będzie to, że będzie ten odcinek 20m od tak jak tutaj proponują na pozostałym odcinku. Ja jednak mimo wszystko moje zdanie i proszę

mi dać bo mam takie prawo, żeby jednak 25m na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Łąkowej, natomiast na pozostałym 20m. To będzie doskonały argument na to, że nie chcemy tam żadnej obwodnicy już, czy drogi zbiorczej. Natomiast muszę Państwu powiedzieć, na pewno nie liczcie na to, że będzie to droga dojazdowa do waszych posesji. I odpowiadając na Pana pytanie, czy jest grupa inicjatywna, proszę Pana, pozwoli Pan, ja Panu nie przerywałem, więc poproszę również, żeby Pan mi nie przerywał dobrze? Więc dodam tylko, że rzeczywiście formalnie nie zawiązała się żadna grupa, która by optowała za drogą wschodnią, natomiast ja przypomnę tylko fakt, że w Państwa samej grupie są różnice zdań np. dotyczących wiat przystankowych: braku lub ich budowania. Proszę Państwa, jeszcze na poprzedniej sesji nie potrafiliście, że tak powiem tego określić i może brutalnie to powiem nie byliście zdecydowani. Więc były różnice. Ja bardzo proszę Panie Przewodniczący, żeby nie dyskutować w ten sposób. Na chwilę oddam Panu mikrofon i będzie mógł Pan powiedzieć, co tylko sobie życzy. Przypominam, że w związku z brakiem stanowiska jasno jednoznacznego na ostatniej sesji Rada Miasta scedowała to, odłożyła to głosowanie w czasie, żeby Państwo przedstawili jednolite stanowisko i wtedy, żeby Komisja się do tego ustosunkowała. Takie są fakty.

Przewodniczący Komisji

Nie dyskutujemy o tym, co było na sesji, ponieważ to nie ma ani kroku do przodu. Jesteśmy w drugim punkcie, jesteśmy na etapie szerokości projektowanego pasa drogowego. Prosiłbym, żeby się do tego odnosić a Pana Polaka poproszę tylko o to, żeby odpowiedział na pytania, które zadał Kazimierz Majcher.

Radny GRZEGORZ GREGOROWICZ

Proszę Państwa, Komisja Infrastruktury ma dopracować, domówić dzisiaj konkretne stanowisko. To powinna zrobić w oparciu o zgodność z przepisami. Ja rozumiem, że każdy ma jakieś nastawienie, ale nie można pominąć głosu kolegi, który akurat może ma rację mimo, że założmy należy do Platformy albo do PiS-u albo do jakiejś jeszcze innej partii. A może ma rację? Może tak trzeba wprowadzić. Nie można kwitować moim zdaniem, być może się mylę, ale proszę wyprowadzić mnie z błędu w oparciu o fakty. Nie można mimo, że argument jest nie do zbiccia, to się go poniecha dlatego, że nie wiem są inne wytyczne, albo inne nastawienie, albo tak mi się wydaje. Proszę Państwa mi też się różne rzeczy wydają, ale czasami zderzam się z ponurą rzeczywistością i wtedy trzeba ulec. Nie ulec, czy przegrać tylko przyjąć argumenty, które są nie do zbiccia. Jak nie potrafię zbić argumentów to znaczy, że się z nimi zgadzam, albo wyłączam się z gry. Dlatego jeszcze raz powtarzam, ulica wschodnia jak ją zwał tak ją zwał, jest ciągiem jednorodnym od Koźmińskiego do Wierzbowej a według koncepcji, której dzisiaj jeszcze nikt nie „uwalił” to nawet do 815 na Parczew. Taka była koncepcja pierwotna sprzed 20 lat. Jakkolwiek by dzielić ją na kawałki to jest ciąg jednorodny, którego dotyczy klasyfikacja jednakowa czy to jest droga zbiorcza, czy to jest droga lokalna. Jeśli w poprzednim głosowaniu, powtarzam, przyjęliśmy, że zmieniamy klasyfikację drogi zbiorczej na klasyfikację drogi lokalnej to ta klasyfikacja jest ważna na całej długości ulicy, którą chcemy wybudować. Jeśli tak to nie można sobie na jednym odcinku robić

20m a na drugim 25m, bo to znaczy, że dopuszczamy różne klasyfikacje na tym samym ciągu. I powiem wprost – nie ma innego argumentu jak taki, że chcemy odwrócić takie czy inne głosowanie w danej chwili, w tym momencie. Dlatego, żeby przeciąć wszelkie spekulacje, gwarancje, czy deklaracje, to powiem tak – zrobimy to cośmy zrobili już godzinę temu w pierwszym punkcie. Uznajmy, że głosowaliśmy świadomie za drogą lokalną. Jeśli tak to powtarzam dla drogi lokalnej przepis, albo proszę pokazać lub przynieść przepis, który podważa moje słowa, że maksymalna szerokość pasa drogowego dla drogi lokalnej tj. 20m. Jeśli ktoś proponuje 25 od Koźmińskiego do Szpitala, to znaczy, że chce ustalić parametry pasa właściwego dla klasyfikacji drogi zbiorczej bez nazwy drogi zbiorczej. Czyli chce stworzyć fakty dokonane. Jeśli ktoś powie po tych moich słowach, ale mi się wydaje dalej, że tak, to może, jasne to wolny kraj. Każdy może nawet zrobić wbrew oczywistym faktom, ale to jest komisja, która działa w imię dobra wspólnego. Ja nie chcę tu nikogo przekonywać. Ja tylko chcę sprawdzić czy 2x2 dla każdego się równa 4. Dla mnie się równa 4 i dlatego nie ma innego argumentu, że klasyfikacja drogi lokalnej to jest 20m. Nikt tego nie podważył. Jeśli przyjęliśmy, że 11,5m będą wszystkie elementy...poza infrastrukturą to 20m, to jest 8,5m. Wiecie, co to jest 8,5m? Tu się dwa czołgi wyminą na takiej szerokości. I co kanalizacja deszczowa się nie zmieści z wodociągiem i z kanalizacją ściekową? Dlatego przestańmy żartować, wrócimy do głównego toku dyskusji. Proponuję, żeby przegłosować szerokość maksymalną pasa drogowego dla klasyfikacji drogi lokalnej przyjętej w poprzednim głosowaniu.

Przewodniczący Komisji

Teraz oddam Panu Polakowi głos, żeby mógł się wypowiedzieć, ale tutaj członkom Komisji proponuje, żeby przenieść dyskusję do ul. Łąkowej. Mieszkańcy zaproponowali 15m, przegłosujemy 15 – ja natomiast jestem za tym, aby to było max. 20m, pan Grzegorz też – także przegłosowalibyśmy 20 i w ostateczności, jak to nie przejdzie głosujemy za 25m, bo inaczej nigdy nie wybrniemy z tego. I teraz przekazuje głos Panu Polakowi.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Panie Przewodniczący, ja chciałbym wrócić do pytania o zgodność tego założenia 25m z planem zagospodarowania przestrzennego, który na terenie Lubartowa póki co obowiązuje i wiąże, wiąże wszystkich. To jest źródło prawa powszechnego na terenie miasta. I wracam do tego i prosiłbym, bo to jest argument i ona się bardzo zbiega z tym, co mówił Pan radny Gregorowicz, ale taka jest prawda. Natomiast odpowiadając na pytania – Pan radny Majcher pyta mieszkańców, dlaczego upieramy się przy określeniu „obwodnica”? Bo tak to z mapy wynika, tak to z mapy wynika po prostu. Proszę zobaczyć mapę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla miasta Lubartów i dla Gminy Lubartów i zobaczy Pan, że jest to droga, która z samej tylko mapy biegnie od drogi 815 do ul. Lubelskiej. A następnie proszę wczytać się w treść planu zagospodarowania przestrzennego, zwłaszcza gminy, zwłaszcza odcinka parczewskiego, który zakłada włączenie tego odcinka, który planuje od 815 do ul. Wierzbowej w ciąg dróg wojewódzkich. I to na dzisiaj dalej obowiązuje. Dlatego nie będziemy się upierać przy nazwie „obwodnica”, jeżeli zostanie złożony i przegłosowany projekt zmiany w

planie zagospodarowania przestrzennego i odcinek od ul. Wierzbowej na północ zostanie zakwalifikowany inaczej niż teren przeznaczony pod obszar tras komunikacyjnych, jak to się ładnie w planie zagospodarowania określa.

Następnie pyta Pan, co się stało z ul. Powstańców W-wy i suponuje Pan, że istnieje tendencja do wyprowadzania samochodów z miasta. Tak, ale o tym rozmawialiśmy na poprzedniej Komisji i na wyraźne pytanie moje dotyczące tego zagadnienia Pan Turowski odpowiedział, że właściciele samochodów ciężarowych płacą podatki, dlatego więc nie mieliby z tej drogi skorzystać. Doceniam ewolucje poglądów i postaw w tym kierunku, w kierunku zgodnym z naszym postulatem, bo zauważam, że w projekcie stanowiska przyjęto ograniczenie do 3,5 tony z wyłączeniem, jak w propozycji mieszkańców, natomiast tj. kwestia tego, o czym mówiliśmy już na poprzedniej Komisji i może uznajmy ją za wyjaśnioną.

Dlaczego upieramy się przy szerokości? To jest drugie z pytań, jakie Pan zadawał. Upieramy się przy szerokości, bo to będzie wyznaczać faktyczne możliwości zagospodarowania tego pasa. Jeżeli dzisiaj słyszę – mówi Pan Polichańczuk: może trzeba będzie pas zieleni – i porównam sobie z tym, co przedstawione było w koncepcji, to proszę Państwa, do kategorii drogi głównej zabrakło metrowego pasa zieleni od chodników i mamy drogę spełniającą warunki drogi głównej. Dlatego proszę nie dziwić się, proszę przyjąć, jako fakt, że określenie szerokości pasa drogowego wyznacza faktyczne możliwości tyczenia drogi w tym miejscu. Z tego powodu się upieramy i będziemy tak długo, jak długo widok tej drogi w przedstawionej koncepcji wskazywać będzie, że jest to obwodnica.

Naczelnik Wydziału SRF – PIOTR TUROWSKI

Chciałem zwrócić uwagę na fakt, że pojawienie się słowa obwodnica jest trochę niewłaściwe. Cały czas rozmawiamy o obwodnicy po stronie wschodniej i koncepcji, która kiedyś miała rozwiązać problem ruchu w Lubartowie. Tego, który szedł przez drogę nr 19 i powstała wówczas koncepcja drogi wschodniej i drogi zachodniej i taka obwodnica nie jest dzisiaj miastu do niczego potrzebna. Ta droga ma spełnić zupełnie inną funkcję. Wszystkie odjazdy w Lubartowie – Pan Gregorowicz na ostatniej Komisji pięknie wskazywał możliwość przejazdu z jednego osiedla na drugie osiedle, odjechania do istniejącej obwodnicy miasta, czyli przyszłej drogi nr 19 bez żadnego problemu, tylko, że wszystkie jego wskazania odnosiły się do ludzi znajdujących się po zachodniej stronie ulicy Lubelskiej. Natomiast po wschodniej stronie ulicy Lubelskiej brakuje po prostu drogi, która można odjechać od centrum, która można się przedostać do ul. Wierzbowej, wyjechać do ronda, wyjechać do 815, czy do drogi nr 19. Tej drogi po prostu nie ma.

I tutaj nie ma żadnej próby przemycenia drogi zbiorczej na tym pasie 25 –metrowym, to by było nawet nielogiczne, jak można w części ulicy robić drogę zbiorczą, a dalej drogę lokalną. Tutaj, jeżeli Państwa obawy są związane z szerokością pasa drogowego, to trzeba to poddać pod głosowanie Komisji i przestańmy rozmawiać o jakiegokolwiek obwodnicy przenoszącej ruch ciężki. Obwodnica przenosi ruch ciężki, ten ruch ciężki nie będzie miał tak naprawdę możliwości wjechania. Za wyjątkiem dojazdów jest to

włączone w państwa piśmie również, ograniczone 3,5 tonami i tutaj wydaje mi się, że te państwa obawy są na wyrost.

Po wypowiedzi Naczelnika Wydziału SRF, Przewodniczący Komisji zaproponował głosowanie odnośnie szerokości pasa drogowego.

Głos zabrał radny G. GREGOROWICZ, który przypominał, że zgłosił wniosek formalny, aby szerokość pasa drogowego na całym odcinku proponowanego ciągu komunikacyjnego wynosiła nie więcej niż 20 m, w zgodzie z poprzednim głosowaniem, które jak wskazywał było jednomyślne.

Przewodniczący Komisji poparł wniosek radnego G. Gregorowicza, jednak wskazywał, że w zgodzie z wnioskiem mieszkańców szerokość pasa powinna wynosić 15 m, dlatego zaproponował, aby przegłosować również 15 m.

Radni zaproponowali, aby głosować tylko jeden raz, w związku z tym Przewodniczący Komisji skierował zapytanie do przedstawicieli Komitetu Społecznego, czy wycofują się z propozycji, aby szerokość pasa drogowego wynosiła nie 15, ale 20m.

Radny K. MAJCHER odnosząc się do zagadnienia przytoczył Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Dz. U. z 1992r., nr 43 poz. 430, gdzie w dziale 2 jak wskazywał napisane jest, że szerokość drogi nie powinna być mniejsza, niż określona w tabeli. Zatem, jak podkreślał „nie mniejsza”, zatem nie ma przez ustawodawcę określonej górnej granicy. I tak jak zaznaczał, dla drogi lokalnej jest minimalna 12 m, ale ustawodawca nie mówi o górnej granicy, jaka ma być. Zatem może być różna interpretacja różnych osób, bo droga zbiorcza zaczyna się od 20 m. Więc ktoś może powiedzieć, że to jest maksymalny próg do którego można budować. W opinii radnego jest to jednak nieprawda, bo ustawodawca określa dokładnie, że jest to minimum 12 m.

Radny G. GREGOROWICZ

Pan radny Kazimierz Majcher ma racje, ale nie w tym temacie, bowiem klasyfikacja drogi lokalnej przewiduje, że minimalna szerokość pasa drogowego dla tej klasyfikacji jest 12m, a dla drogi zbiorczej minimalna jest 20 m, czyli jeżeli szerokość drogi będzie mniejsza, będzie do 20m, to nie będzie mógł zamawiający, czy budowniczy drogi zrobić z tej drogi – drogi zbiorczej. Dlatego mój wniosek połączył i jest zgodny z tym rozporządzeniem, że pas drogowy nie powinien być większy niż 20m. Ja nie sformułowałem słowa „do”, ale ono było zawarte w moim wniosku. Dlatego proponuję, żeby ustanowić dla całej długości tego ciągu komunikacyjnego szerokość do 20 m.

Radny M. POLICHAŃCZUK nie zgodził się z wypowiedzią radnego.

- Chciałem przytoczyć absurdalność Pana argumentów, bo jeśli minimalna szerokość pasa drogowego dla drogi zbiorczej jest 20 m, to jeśli uchwalicie Państwo do 20m, to takie stwierdzenie oznacza również, że 20m może być. Określenie do 20 m oznacza, że również może być 20m.

Przewodniczący Komisji

Chciałbym wrócić do zapisu, gdzie zmieniliśmy tylko cyfrę 15 na 20, czyli zapis będzie taki, że szerokość projektowanego pasa drogowego nie przekraczającego 20m.

Radny K. MAJCHER mówił natomiast, że padł także wniosek radnego G. Gregorowicza i należy przegłosować także ten wniosek.

Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie wniosek radnego G. Gregorowicza w brzmieniu, że szerokość projektowanego pasa drogowego do 20m.

W głosowaniu, stosunkiem głosów:

za – 3                                      przeciw – 4                                      wstrzymujących się – 0

Komisja odrzuciła w/w wniosek.

Kolejny wniosek, jak zaproponował radny M. Polichańczuk, aby szerokość pasa drogowego ulicy wynosiła na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Łąkowej – 25 m, a na pozostałym odcinku zgodnie z wolą mieszkańców 20m.

Przed głosowaniem wniosku, głos zabrał radny G. GREGOROWICZ

Świadomy konsekwencji i czynów, których dokonuje, chciałbym opuścić spotkanie tej Komisji, uznając, że moja tu obecność nie ma żadnego sensu.

Po tych słowach radny G. Gregorowicz opuścił posiedzenie Komisji, natomiast Komisja przystąpiła do głosowania wniosku zgłoszonego przez radnego M. Polichańczuka.

W głosowaniu, stosunkiem głosów:

za – 4                                      przeciw – 2                                      wstrzymujących się – 0

wniosek uzyskał akceptację Komisji.

Po głosowaniu Komisja zajmowała się punktem: „ Zaprojektowanie pasa jezdni sięgającego maksymalnie 6m”.

W przedmiotowym punkcie głos zabrał przedstawiciel Komitetu Społecznego M. POLAK  
Panie Przewodniczący, chciałem zapytać, czy Komisja zajmuje się projektem uchwały złożonym przez mieszkańców, bo mam wrażenie, że Komisja zaczęła zajmować się stanowiskiem przedstawionym w dniu dzisiejszym przez Panów z Urzędu Miasta i nie jest to nasze stanowisko. Głosowana przed chwilą poprawka, wniosek, cokolwiek to było, w ogóle nie odnosi się do przedstawionego projektu przez mieszkańców i przez mieszkańców uszczegółowionego. Jest oderwane od przedmiotu obrad dzisiejszego spotkania i mam wrażenie, że państwo przez głosowanie wniosków próbują włożyć mieszkańcom na głowę tekst uchwały, tekst stanowiska, który z nami nie ma nic wspólnego. Komisja wydaje się miała pracować nad projektem uchwały, który to projekt z preambułą i trzynastoma punktami w całości przedstawiliśmy. Robią Państwo zupełnie, co innego. W ostateczności przecież, takie głosowanie, jeżeli by było powinno zawierać w sformułowaniu, kto z Pań, Panów radnych jest za przyjęciem projektu stanowiska przedstawionego przez mieszkańców, a kto jest przeciw. Jeżeli Państwo nadacie tej uchwale inną treść, to nie będzie to uchwała mieszkańców... Jeżeli mamy

rozmawiać o projekcie mieszkańców, to Państwo w oderwaniu od tego projektu chcecie zgłaszać wnioski i je przegłosowywać, to przecież nie po to tutaj przyszliśmy. Jeżeli celem obrad Komisji miałyby być opracowanie rekomendacji dla Rady Miasta przez Komisję, własnej rekomendacji, to Panowie mogliby się spotkać i Pani w siedem osób i w takim gronie procedować. Jeżeli natomiast głosami radnych głosują Państwo do Komisji projekt mieszkańców, to ja proszę o zajęcie się projektem mieszkańców.

Przewodniczący Komisji

Gwoli wyjaśnienia, jest sytuacja taka, że my mamy wypracować stanowisko Komisji Infrastruktury oczywiście wraz z mieszkańcami wnioskodawcami – ja zapisałem tak tytuł i chcemy uzgodnić to z Państwem. Przez cały czas, dlatego uczestniczycie w dyskusji i dlatego to się w ten sposób odbywa. My, tak jak powiedziałem wyrabiamy sobie zdanie na każdy odpowiedni punkt, pozwalamy się wypowiedzieć każdej stronie i w tej sytuacji z 15 m, jeżeli się zrobiło się 20 to tutaj był wniosek, który my wewnętrznie w Komisji zagłosowaliśmy nad nim, ale był drugi wniosek kolegi z Komisji, który zaproponował 20 – 25m. I oprócz tego, że dyskutujemy nad Państwa punktem, to te punkty, które my wypracujemy, nikt nigdy nie nazwie, że to są punkty mieszkańców. To są wypracowane punkty Komisji. Także tutaj się dwie sprawy splatają. Rozmawiamy o Państwa wnioskach, ale przy okazji wypracowujemy zdanie Komisji Infrastruktury.

W dalszej kolejności głos zabrał radny M. POLIOCHAŃCZUK

Przypominam niektórym z Państwa, że Państwo są tutaj gośćmi i proszę nie wędrować po Sali i nie robić uwag radnym.

Przedstawiciel Komitetu WALENTY BALUK

Rozumiem, że jestem niemile widziany.

Radny M. POLOCHAŃCZUK

Nie ..., jak najbardziej jest Pan mile widziany, natomiast Pana zachowanie jest naganne i zwracam Panu uwagę. Ponieważ nie zwrócił jej Panu Pan Przewodniczący. Cały czas Pan przerywa, dyskutuje Pan, chodzi i robi uwagi radnym, więc to jest zachowanie naganne. Tylko o tym Panu mówię.... I proszę Pana, nie chcę Pana wyprosić, tylko zwróciłem Panu uwagę na Pana zachowanie.

Przedstawiciel Komitetu WALENTY BALUK

Pan chce mnie wyprosić, to proszę bardzo.

Radny M. POLICHAŃCZUK

Proszę Pana, nie chcę Pana wyprosić, tylko jeszcze raz Panu mówię – zwróciłem Panu uwagę na Pana zachowanie.

Przedstawiciel Komitetu WALENTY BALUK

Nie będę przeszkadzał.



Radny M.POLICHAŃCZUK

Rozumiem, że to jest pod KANAŁ S, pod telewizję.

Mieszkaniec uczestniczący w posiedzeniu Komisji, przedstawiciel Komitetu Społecznego Walenty Baluk opuścił posiedzenie Komisji, natomiast radny M. Polichańczuk zaapelował do Przewodniczącego, żeby panował nad Komisją, bo jak mówił przeciwko takiemu zachowaniu osób zaproszonych, które są wysłuchiwane przez radnych, jednakże nie można zapominać o tym, jak podkreślał, że radni są także reprezentantami innych mieszkańców miasta.

Następnie przypomniał, że uchwała Rady Miasta dotyczyła wypracowania stanowiska Komisji Infrastruktury Technicznej dotyczącej budowy ulicy Wschodniej w oparciu o stanowisko mieszkańców, jak również o stanowisko, które zostało przedstawione na poprzedniej sesji przez Z-cę burmistrza R. Szumca.

Komisja miała się zapoznać z tymi dwoma stanowiskami, spotkać się z mieszkańcami i ustalić stanowisko Komisji infrastruktury. Natomiast decyzje o tym, jaka będzie uchwała nie podejmuje Komisja Infrastruktury, lecz cała Rada. W Radzie jest 21 osób. Rada poprosiła nas tylko o to, by Komisja wypracowała wspólne stanowisko, jak najbardziej zbliżone do obu stanowisk. I taka jest rola Komisji, jak mówił.

Kończąc dodał, że opracowane zostały dopiero dwa punkty stanowisk. I jednym z nich członkowie komisji zgodzili się z mieszkańcami, a w drugim zaś częściowo. Jednak Komisja proceduje dalej i jeżeli głosowanie ma polegać tylko na tym, żeby przyjąć bez poprawek stanowisko, to niech ktoś z radnych postawi taki wniosek, to Komisja będzie głosować, ale jak zauważył nie na tym polega dyskusja.

Przewodniczący Komisji

Proponuje w pierwszej kolejności przegłosować stanowisko mieszkańców i jeżeli będziemy się z nim zgadzali, nie będziemy dalej dyskutowali. I jeśli będziemy się z danym punktem zgadzali, a chcemy wypracować stanowisko i oddzielnie się już nie spotykać, przegłosujmy, przedyskutujmy następną opcję. Tak powinno być? ... Trzeci punkt – zaprojektowanie pasa jezdni sięgającego maksymalnie 6m.

W tym temacie nikt nie wyraził woli zabrania głosu w dyskusji, zatem Przewodniczący poddał powyższy punkt pod głosowanie. W głosowaniu, Komisja jednogłośnie – 6 głosami „za” punkt przyjęła.

Punkt 4 – zaprojektowanie ciągu pieszego od ul. Lubelskiej do szpitala przy ul. Cichej.

W otwartej dyskusji odnośnie przedmiotowego punktu głos zabrali:

Naczelnik Wydziału SRF PIOTR TUROWSKI

Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że ten ciąg pieszych na tym odcinku między ul. Cichą, a ul. Wierzbową może być również wykorzystywany rekreacyjnie przy tej ulicy i wydaje mi się, że on powinien być kontynuowany wzdłuż całej drogi, tak jak to zostało przedstawione w koncepcji. Jest to fajny teren również do wypoczynku, sporo osób się przemieszcza i wydaje mi się, że w przypadku braku chodnika na tym odcinku, istnieje

możliwość pojawienia się tych osób na jezdni, kiedy wydaje się, że bezpieczniej by było, żeby ścieżka rowerowa i chodnik były kontynuowane na całej długości, oczywiście po jednej stronie.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Żeby ścieżka rowerowa i chodnik był zaprojektowany na całej tej ulicy Wschodniej. Nie tylko w części, ale na całej długości ze względu na bezpieczeństwo, bo ścieżka rowerowa może być wykorzystywana przez mieszkańców, jako chodnik. ... Także myślę, że przy ulicy powinien być również chodnik.

Przewodniczący Komisji

Proponuję, żeby najpierw przegłosować nowy punkt zaproponowany przez mieszkańców i jeżeli nie będzie pozytywnej opinii, to przegłosujemy drugi wniosek, żeby był na całej długości.

Przed głosowaniem głos zabrał jeszcze radny Marek Polichańczuk, który pytał wnioskodawców, czy intencją punktu 4 w ich stanowisku jest ciąg pieszy do szpitala.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Zupełnie odwrotnie. Już poprzednio tłumaczyłem, że należy ten punkt rozumieć mając na uwadze słowo „co najmniej”. Co najmniej od ul. Lubelskiej do szpitala.... I punkt 4 wyraźnie mówi to, co jest tam napisane.

Radny M. POLICHAŃCZUK

To przeczytam Panu to, co jest tam napisane: „Zaprojektowanie ciągu pieszego od ul. Lubelskiej do szpitala przy ul. Cichej.” Nie pisze tutaj „co najmniej”.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

To proszę w takim razie Panowie odtwórzcie sobie nagranie z poprzedniej Komisji, bo to jest któryś kolejny punkt, w którym Państwo mówicie, że my mówimy coś, co nie mówiliśmy. A tak nie jest. ... I teraz było doprecyzowane pytanie o ile dobrze pamiętam. Zatem mówię, że źle, że pamięć prawidłowa wskazuje, że to już było wyjaśniane i było mówione, że jest to „co najmniej”.

Radny M. POLICHAŃCZUK

Proszę się nie złościć, ale sami Państwo powiedzieli, że to, co jest na papierze to jest najważniejsze, więc trudno mi się odnosić do pamięci Pana lub czyjejkolwiek... I za chwilę mamy głosować nad tym punktem, więc uściślijmy treść tego punktu.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Zatem składamy autopoprawkę: „Zaprojektowanie ciągu pieszego od ul. Lubelskiej, co najmniej do Szpitala przy ul. Cichej”. Przy czym Panie Przewodniczący konsekwentnie utrzymuję, że stanowisko mieszkańców jest stanowiskiem jednolitym w swej treści, a nie koszyczkiem, z którego można wybrać trzy, czy cztery punkty. Jeżeli poprzecie państwo przykładowo osiem, a co do pięciu będziecie Państwo przeciw lub nadacie im

treść wywracającą koncepcje uchwały, nie będzie to uchwała odpowiadająca stanowisku mieszkańców przekazanemu do Rady Miasta, które zostało skierowane do Komisji.

Przewodniczący Komisji

Tutaj wracam do tego, że Państwo nie przyjmują kompromisu, Państwo nie przyjmują jakiegoś środkowego punktu, tylko Państwo chcecie, albo te wszystkie 13 punktów sztywno przyjęte lub jeżeli jeden punkt jest zmieniony lub zmienione parametry, to nie zgadzacie się z tym. Tak?

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Nie, nie Panie Przewodniczący. Zaznaczaliśmy na poprzednim spotkaniu i dzisiaj, że kwestie takie jak np. szerokość pasa drogowego są do dyskusji. Tylko chcielibyśmy usłyszeć, dlaczego nie 15, a więcej. I zaznaczaliśmy bardzo wyraźnie, że kwestia 15, 16, 17, 18 jest przecież sprawą dyskusyjną. Ta dyskusja odbywała się a rebours. Rozmawiamy, bo zostały wykupione tereny, no więc nie możemy nie wracać do tego, bo stanowisko,

co do punktu pierwszego i drugiego jest przecież wewnątrznie sprzeczne. Moje pytanie o 25 metrów pasa drogowego w kontekście postanowień planu zagospodarowania przestrzennego, ten akt obowiązuje – bezwzględnie, a nie tylko rozporządzenie, nie doczekało się odpowiedzi. Słuszne uwagi radnego G. Gregorowicza zostały odsunięte na bok, skutkowało Jego opuszczeniem i bardzo szkoda, bo to jedna z dwóch osób w towarzystwie, która w ogóle rozumie tematykę. Przystajemy, nie opuszczamy sali, przystajemy na dyskusje nad kolejnymi punktami naszego stanowiska, nie mniej zaznaczamy z góry, że zastrzegamy możliwość nie poparcia projektu końcowego.

Przewodniczący Komisji

W tej sytuacji ja proponuję inny sposób obradowania, chociaż wracamy do punktu wyjścia, żebyśmy przeczytali wszystkie punkty, Państwo niech wprowadzą autoporawki, żeby już było tak, jak by sobie Państwo życzyli w tej chwili, przegłosujmy tutaj w naszym gronie radnych, czy się zgadzamy, czy też nie. A później, jeżeli nie będziemy się zgadzali, to będziemy pracowali, żeby wypracować, bo tutaj nam zleciła Rada Miasta jakieś stanowisko. Także my musimy jakieś stanowisko wypracować i wtedy nie będziemy Państwa fatygowali, będziemy dyskutowali w wąskim gronie, a oczywiście zapraszamy, żeby Państwo uczestniczyli w tym, ale wydaje mi się, że jak dojdziemy do punktu 13, który nie będzie się zgadzał z tym, co państwo zaproponowali, to też powiecie, że nie poprzecie. Także mam propozycję i daję 5 minut do przedyskutowania, czy nie głosujemy nad całością... I myślę, że jak będę referował stanowisko na Radzie Miasta, to będę musiał powiedzieć, że Komisja Infrastruktury w zaproponowanym przez grupę mieszkańców rekomendowanymi rozwiązaniami, nie zgodziła się i wypracowała w swoim gronie takie i takie punkty. Tylko tak to widzę, bo ja inaczej tego nie będę potrafił wytłumaczyć.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Panie Przewodniczący, ja chciałbym zwrócić uwagę, że to jest stanowisko, które Rada nam zleciła i jest to stanowisko Komisji Infrastruktury i Ochrony Środowiska. To nie jest stanowisko mieszkańców. My bierzemy głosy mieszkańców pod uwagę, ale dyskutujemy i radni tej komisji wypracowują stanowisko, które mają przedstawić Radzie Miasta.

Przewodniczący Komisji

To tutaj kolega chyba się zgadza, że najpierw zajmijmy się stanowiskiem grupy mieszkańców, zajmijmy się stanowiskiem ogródków działkowych „Pradnik”, a później pracujemy dalej nad wypracowaniem naszych propozycji.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Panie Przewodniczący, chciałbym zwrócić uwagę Panu, że Pan przyjął tok procedowania tej sprawy, przyjęliśmy, że będziemy punkt po punkcie procedowali nad wnioskiem mieszkańców i tutaj my, jako radni się ustosunkowujemy. Głos mieszkańców jest głosem doradczym, a jaką decyzję podejmą radni, to już w gestii radnych, a nie mieszkańców.

Przewodniczący Komisji

Dobrze, to na jedno wychodzi, bo jeżeli któryś punkt nie będzie się zgadzał ze stanowiskiem grupy mieszkańców, to wtedy ewidentnie będziemy też musieli powiedzieć, że nie zgadzamy się z tym stanowiskiem i wypracowujemy obok tego swoje stanowisko wewnątrz komisji.

Radny MAREK POLICHAŃCZUK

Po pierwsze musimy ustalić, określić tzw. warunki progowe, bo ja się w połowie tej Komisji dowiaduję, że jeżeli się nie zgodzimy ze wszystkimi punktami, to Komitet społeczny tego nie zaakceptuje. To po co my w ogóle dyskutujemy? To powinniśmy zacząć Komisję od przyjęcia 13 wniosków at hoc, albo nie przyjęcia. I Komisja byłaby zakończona. Ja zrozumiałem od początku Komisji, że dyskutujemy nad poszczególnymi punktami, bo z pewnymi się zgadzamy, a z pewnymi nie. I mam takie pytanie w takim razie do Komitetu Społecznego – czy Państwo dopuszczacie jakikolwiek kompromis. Jeżeli tak, to w którym momencie, w którym punkcie waszego stanowiska?

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Pozwolę sobie odpowiedzieć – dopuszczamy, rzecz jasna, ale wracając – o czym dzisiaj dyskutujemy? Dzisiaj dyskutujemy dlatego, że na poprzedniej Komisji Pan radny Polichańczuk złożył wniosek o przełożenie obrad celem zastanowienia i dalszej dyskusji. Dlatego dzisiaj dyskutujemy. Nie z innego powodu. Dopuszczamy kompromis. Idąc od punktu drugiego naszego projektu, cała sytuacja jest polem kompromisu. Dopuszczamy kompromis i dyskusje nad ukształtowaniem proponowanej treści uchwały. Nie dopuszczamy natomiast kompromisu polegającego na tym, że kilku naszym punktom nadacie Państwo zupełnie odmienne brzmienie, następnie przegłosowując rekomendacje stanowiska dla Rady Miasta, której treść będzie wskazywać, że jest to stanowisko mieszkańców. ( wtrąca Przewodniczący Komisji: Uzgodnijmy jedno. Treść stanowiska to jest treść Komisji Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska. My

przyjmujemy Państwa punkty, tj. stanowisko i nawet na poprzedniej Komisji chcieliśmy nad nimi obradować i po kolei to robimy. Szukamy kompromisu i on się zmienia, to tutaj się dowiedzieliśmy, że kompromisu nie będzie, ponieważ ma być 15 i nawet Pan Gregorowicz zaproponował tutaj niezgodnie z tym, co Panowie zapisali – 15 m. Może to by była autopoprawka, ale takiej nie było i dlatego chciałem do tego doprowadzić. W tej chwili jednak widzę, że szkoda mojego czasu i nas wszystkich, więc dajmy sobie czas, przyjmijmy zapisy Państwa, przegłosujemy je i jeśli nie przegłosujemy, bo może być tak, że przegłosujemy, to znaczy, że będzie równoznaczne stanowisko Państwa z naszym stanowiskiem. Jeżeli tego nie przegłosujemy znaczy, że koledzy radni, czy wszyscy, jako Komisja nie zgadzamy się z tym i będziemy pracować dalej nad swoim stanowiskiem, jako Komisja Infrastruktury.)

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Panie Przewodniczący, chciałbym jeszcze raz Panu zwrócić uwagę, jaki był tryb procedowania tego dokumentu. Przyjęliśmy taki i Komisja przyjęła, że będzie procedowane tak jak w 13 punktach. W tej chwili jest wniosek, albo głos pośród mieszkańców – zmienia Pan decyzję. Tak nie powinno być.

Radny MAREK POLICHAŃCZUK

Panie Przewodniczący, ja rozumiem intencję Pana Przewodniczącego i zgadzam się z tym. Proszę o 10 minut przerwy.

Na prośbę radnego, została ogłoszona przerwa w obradach Komisji.

Po przerwie Komisja w komplecie kontynuowała posiedzenie.

Głos zabrał Przewodniczący Komisji, który skierował zapytanie do członków Komisji, czy Komisja dalej proceduje w ten sposób, że głosowanie odbywa się nad punktem stanowiska mieszkańców i w przypadku, kiedy członkowie Komisji zgadzają się z tym punktem to punkt przyjmują w głosowaniu i kończy się dyskusja w tym punkcie natomiast, jeżeli nie zgadzają się z danym punktem, to wówczas wypracowują swój punkt.

Członkowie Komisji przystali na propozycję Przewodniczącego, zatem Komisja przystąpiła do przyjęcia punktu pn. „Zaprojektowanie ciągu pieszego od ul. Lubelskiej, co najmniej do szpitala przy ul. Cichej”.

Przed głosowaniem, głos zabrał radny M. POLICHAŃCZUK, który wskazywał, że słowo „co najmniej” zmieniło znaczenie punktu 4 stanowiska i jest przez to zbieżne z wnioskiem zgłoszonym przez radnego K. Majchra, który proponował zapis w brzmieniu „ Chodniki i ścieżka rowerowa powinny być zaprojektowane zgodnie z koncepcją, tzn. dwustronny chodnik i ścieżka rowerowa dwukierunkowa na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Łąkowej oraz jednostronny chodnik i ścieżka rowerowa dwukierunkowa na pozostałym odcinku. Ścieżka rowerowa o nawierzchni asfaltowej”. Radny pytał mieszkańców, czy to jest zbieżne stanowisko i czy się zgadzają się z tym.

Przewodniczący Komisji odnosząc się do powyższego proponował, aby konsekwentnie z ustaleniami przegłosować punkt proponowany przez mieszkańców w zapisie takim, jak

jest i jeśli ten punkt zostanie przegłosowany wówczas pracownicy Urzędu Miasta pomogą w uformowaniu jednego punktu. Jednak póki, co proponował przegłosować punkt w niezmienionym zapisie, zgodnie z ustaleniami na ostatnim posiedzeniu Komisji.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Między punktem czwartym projektu mieszkańców, a punktem 16 stanowiska przedstawionego dzisiaj przez Panów z Urzędu Miasta – nie widzę sprzeczności.

Przewodniczący Komisji

Zatem, czy punkt 16 stanowiska przedstawionego przez pracowników Urzędu Miasta, który jest rozszerzony, a wręcz punkt 4 i 5 Państwa stanowiska moglibyśmy połączyć i zastąpić go punktem 16. To będzie taka autopoprawka. Czy może tak być? Możemy głosować w takiej formie?

Sprzeciwu mieszkańców nie było, zatem Przewodniczący komisji odczytał w całości punkt, nad którym Komisja miała głosować, prosząc jednocześnie mieszkańców miasta, aby zwrócili uwagę, jeżeli treść nie będzie im odpowiadać.

Punkt w brzmieniu „ Chodniki i ścieżka rowerowa powinny być zaprojektowane zgodnie z koncepcją tzn. dwustronny chodnik i ścieżka rowerowa dwukierunkowa na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Łąkowej oraz jednostronny chodnik i ścieżka rowerowa dwukierunkowa na pozostałym odcinku. Ścieżka rowerowa o nawierzchni asfaltowej”, został przyjęty przez Komisję w głosowaniu, stosunkiem głosów:

za – 5

przeciw – 0

wstrzymujących się – 1

Punkt 6 stanowiska mieszkańców w brzmieniu: „Zaprojektowanie skrzyżowania o ruchu okrężnym przy ul. Lubelskiej o wymiarach uwzględnionych w koncepcji projektu z zachowaniem jak najwyższych parametrów bezpieczeństwa w ruchu drogowym”.

Przewodniczący otworzył dyskusje w przedmiotowym punkcie.

Nikt z obecnych nie wyraził woli zabrania głosu w tym punkcie, zatem Komisja przystąpiła do głosowania. Stosunkiem głosów:

za – 6

przeciw – 0

wstrzymujących się – 0

Komisja jednogłośnie przyjęła punkt w zapisie proponowanym przez mieszkańców.

Kolejny punkt, punkt 7 stanowiska mieszkańców Miasta Lubartów w brzmieniu: „Uwzględnienie budowy przy ul. Piaskowej i Łąkowej skrzyżowań z ruchem okrężnym („mini rondo ”) z wyspą środkową od 4-10 m wykonaną z kostki brukowej” przed przyjęciem przez Komisję, został poddany pod dyskusję.

Głos zabrał Naczelnik Wydziału Strategii, Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych PIOTR TUROWSKI

Chcielibyśmy zarekomendować zmianę tego punktu głównie z uwagi na bezpieczeństwo pieszych, ponieważ mini rondo jest pozbawione azyli dla pieszych, zaś małe rondo posiada już te azyły, przy których pieszy może dochodzić do środka jezdni, zachować

bezpieczeństwo przejazdu samochodu i kontynuować podróż na drugą stronę. I wydaje mi się również, że małe rondo, to jest wielkość tych rond, które są aktualnie zbudowane w Lubartowie na ul. Lubelskiej. Małe rondo jest po prostu wygodniejsze do przejazdu. Po prostu jadący pojazdem może w bardziej bezpieczny i płynny sposób poruszać się po tej jezdni, a spełnia swoją funkcję w sensie, że w każdym momencie wyhamowuje ten ruch tyle, że on zachowuje wyższą płynność. I podtrzymując to, co powiedziałem przed chwilą ma to jakby podstawowe znaczenie. Czyli chcielibyśmy poprosić w tym miejscu o umożliwienie w tym miejscu dopuszczenie większego ronda niż mini rondo, z ograniczeniem, że nie będzie to większe rondo niż małe. ... To by była dokładnie taka sama średnica od krawężnika do krawężnika, jak rondo Kolejowa – Piaskowa i jak rondo Wierzbowa – Słowackiego.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Chciałbym zaproponować, żeby te ronda nie miały nasypów, tylko były ronda wyznaczone, ewentualnie można nasadzić tam jakąś zieleni, tuje - ewentualnie coś takiego, żeby nie zwiększać kosztów tych rond.

Przedstawiciel Komitetu TEODOR CZUBACKI

Może jeszcze ja powiem coś odnośnie tych rond. To, co mówił radny Majcher, to jest tak naprawdę kolejny punkt w tym stanowisku Burmistrza, także o tym chyba już nie będziemy wspominać, bo to jest napisane w stanowisku.

Przewodniczący Komisji

Myślę, że punkt 7 i 8 można połączyć w stanowisku przedstawionym przez pracowników, ale czy ta forma zapisu przez pracowników miasta jest dopuszczalna przez Państwa, jako autopoprawka?

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Przed odpowiedzią na pytanie Pana Przewodniczącego, chciałem głos w dyskusji, bo te azyle, o których się mówi przy przejściach dla pieszych na rondach wyglądają chyba różnie, bo co prawda przejeżdżam codziennie przez rondo na ul. Kolejowej i wydaje mi się, że one mają różny kształt. Wydaje mi się, że większe na ul. Lubelskiej w kierunku Południowym, niż np. na ul. Piaskowej. I pytanie dotyczy samej wielkości ronda. Jakby Panowie mogli powiedzieć, na czym polega ta różnica w przejeździe ronda małego z rondem mini, zwłaszcza w kontekście doświadczeń lokalnych związanych z używaniem ronda na ul. Cichej, bo ono jest mini. Jak to rondo na ul. Cichej w takim razie byśmy nazwali?

Z-ca Naczelnika Wydziału ARTUR TROCYK

Można to zakwalifikować już, jako rondo małe, bo rondo małe jest wówczas, kiedy mówimy o 22m średnicy zewnętrznej. Mini rondo jest do 22m, a małe jest niby od 26m, ale dopuszcza się już od 22m do 40-45 m średnicy zewnętrznej. Także to rondo już nie jest mini rondem i nie jest też mini rondem, bo ma już azyle dla pieszych. Mini rondo to takie skrzyżowania z ruchem okrężnym, czyli na skrzyżowaniu zamiast wyznaczyć ruch podporządkowany i główny, jest to w formie ruchu okrężnego wykonane.

Przewodniczący Komisji

Zatem musimy sobie zdawać sprawę, że jeżeli użyjemy takiego zapisu jak mieszkańcy – to te mini ronda, które narzucilibyśmy projektantowi nie miałyby azyli, tak?

Z-ca Naczelnika Wydziału ARTUR TROCYK

Tak. To wynika z wytycznych do projektowania.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

I Panowie dalej, bo propozycja punktu 7 i 8 czytane łącznie stanowiska przedstawionego dzisiaj przez Was zakładają brak wyspy na tych rondach, jako brak wyniesień, czyli, że rondo wyglądałoby inaczej niż to przy ul. Piaskowej i Kolejowej. W kontekście tzw. bezpieczeństwa, ale może nie tyle pieszych, co całego skrzyżowania, czy nie uważają Panowie, że rondo z tym nasypem jest bezpieczniejsze, czy nie jest sytuacja taka, że gdy nie widać, co znajduje się po przeciwnej stronie ronda, zmusza się pojazd do wyhamowania, a to pytam zwłaszcza w kontekście tego, że ul. Piaskowa i Łąkowa to teren zabudowy wysokiej i niskiej, ale i teren mieszkalny.

Naczelnik Wydziału SRF PIOPTR TUROWSKI

Tak, ma Pan absolutną rację. Takie rondo jest bezpieczniejsze i jakby im większe rondo tym bezpieczniejsze i wygodniejsze. Natomiast brak widoczności tego, co się dzieje po drugiej stronie, jest również element bezpieczeństwa i zachowania płynności ruchu. Kierowca dojeżdżając do ronda i włączając się w ruch okrężny pilnuje tylko i wyłącznie tego, co ma po lewej stronie i nie patrzy, co się dzieje na wprost niego. Natomiast ten nasz zapis nie oznacza, że te ronda zostaną pozbawione bariery widokowej, oznacza jedynie, że ta bariera zostanie wykonana w inny sposób, ze względu na to, że ludzie odnosili się do wyniesienia ziemnego w określony sposób, określając je nawet mianem kopców, chcielibyśmy to zastąpić odrobinę wyższą roślinnością, czyli rondo nie będzie miało nasypu ziemnego, natomiast roślinność nie będzie wpływała na to, że kierowca się rozprasza patrząc na to, co się dzieje po drugiej stronie ronda.... Czyli zamiast nasypu ziemnego, po prostu roślinność.

Przewodniczący Komitetu TEODOR CZUBACKI

Moje pytanie jest następujące w odniesieniu do tego ronda 32 m, a mianowicie, czy 32m tj. maksymalna szerokość.

Przewodniczący Komisji

Zapisane jest, że maksymalna szerokość.

Z-ca Naczelnika Wydziału ARTUR TROCYK

Rondo małe według wytycznych, tj. rondo od 26m, w dopuszczeniu do 22m, do 40m z dopuszczeniem do 45m. My proponujemy, żeby to ograniczyć maksymalnie do tego, co zaproponował projektant w koncepcji, czyli, że ronda mają być nie większe niż to, co jest w koncepcji. Także mogą być takie, jak w koncepcji lub większe.



Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Czyli biorąc pod uwagę prędkość taką przejazdową przez rondo, będzie większa na rondzie dużym, czy mniejsza?

Naczelnik Wydziału SRF PIOTR TUROWSKI

Jeżeli Pan pyta o moje odczucia, to ja szybciej przejadę przez mniejsze rondo. Natomiast duże rondo wyhamuje i wymusi przejazd łukiem. Natomiast mniejsze rondo można z dużą prędkością, takie mini rondo bez wyniesienia można przejechać.

Przewodniczący Komisji

Ja jeszcze powiem tylko..., że jeżeli chodzi o rondo przy szpitalu, to tutaj też byłem zdania, żeby takie ronda proponować, ale zgodnie z tym, co stwierdził Pan Radosław Stępiński – z-ca Naczelnika Wydz. Infrastruktury Miejskiej, to jakby nie ten pierścień środkowy kamienny, byłoby trudno przejeżdżać, a dwa, że są straszne z tego, co słyszałem i lobbowałem za większą trochę średnicą, ponieważ wyrwane są wszystkie kamienie. Nie wiem, czy dałoby się zrobić to wtedy z asfaltu.

Przedstawiciel Komitetu TEODOR CZUBACKI

Panie Grzegorzu, pierścień zawsze możemy zrobić betonowy ..., także to jest argument, który możemy podnosić, albo i nie. Jak byśmy napisali, że z kostki brukowej, a tak naprawdę możemy go wykonać sensu stricto z czegoś innego.

Wobec powyższego Przewodniczący Komisji sugerował, aby przedstawiciele Komitetu zastanowili się i przedyskutowali propozycję, jednocześnie podkreślając, że punkt siódmy należy przegłosować w takiej formie, jakiej zaproponował Pan Burmistrz, albo w formie zaproponowanej przez mieszkańców.

Ostatecznie w imieniu Komitetu Społecznego głos zabrał jego Przewodniczący TEODOR CZUBACKI :

Rozmawialiśmy nad tym małym rondem, które jest zaproponowane w stanowisku i nie znamy wytycznych odnośnie małych rond. Ich minimalnej wielkości odnośnie wysepki i maksymalnej. Z tego, co mówimy to jest maksymalnie 32m, ale nie jesteśmy specjalistami w dziedzinie rond, więc jeżeli można, to nie chcielibyśmy się w tym punkcie dzisiaj wypowiadać, bo po prostu nie wiemy, jak jest możliwość w zakresie rond małych.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Proponowalibyśmy go pozostawić chwilowo w zawieszeniu... Nasze stanowisko nie jest sztywne, co do punktu siódmego. Ono jest jak najbardziej do dyskusji, zwłaszcza, że Panowie mówią maksymalnie 32m, a tam widzimy, że mapa opowiada już coś innego w kontekście tego, co Państwo przyjęli, bo zmieniają się parametry jezdni, w które wpadają i które służą do dojazdu i odjazdu z ronda.

Naczelnik Wydziału SRF PIOTR TUROWSKI

Tzn. ta koncepcja, która jest przedstawiona, to ona się odnosi do 7 metrowej jezdni, dlatego te parametry będą różne, aczkolwiek rondo, które jest tam wrysowane, tj. 32m, czyli to jest takie, do jakiego się odnosiliśmy. I tutaj po wypracowaniu stanowiska, że jezdnia ma mieć 6m w tych odcinkach, gdzie nie ma lewoskrętów, to będzie musiało zostać zmienione w koncepcji, czyli jezdnia tam gdzie są dwa pasy ruchu będzie miała 6m, natomiast tam, gdzie są lewoskręty ona będzie dalej się rozszerzała. ... Maksymalnie 32m dalej zachowuje rozmiar takiego ronda, jakie jest na ul. Kolejowa - Lubelska.

Przewodniczący Komitetu TEODOR CZUBACKI

W dalszym ciągu nie wiemy tak naprawdę, jak jest minimalna szerokość wyspy przy drodze...

Z-ca Naczelnika Wydziału ARTUR TROCYK

26m to jest minimalna szerokość ronda. Już nie mówię o tych najmniejszych, lecz o tych standardowych i 2x7m mają drogi objazdowe, czyli drogi wkoło ronda, a więc mamy 26m minus 14 metrów, także z matematyki wynika, że około 12m może mieć wyspa, aczkolwiek tj. takie wyliczanie z tego, co tutaj mamy, a trzeba by się było dokładnie zapytać projektanta, czy to jest prawda.

Przewodniczący Komitetu TEODOR CZUBACKI

Rozumiemy, że to jest optymalne, ale też zastanawiamy się nad minimalnym również rozwiązaniem, czyli w zakresie wyspy 12 m.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

My proponujemy te ronda takie, jakie są przy Biedronce. To nie są duże ronda, ale są bezpieczne. O to chodzi tylko i tutaj maksymalnie z małych rond, to jest maksymalnie granica 45 m, a my proponujemy do 32m. Także koncepcja projektanta wymusi tą drogę i te ronda.

Naczelnik Wydziału SRF PIOTR TUROWSKI

Przepraszam, ja tytułem uzupełnienia. W tym rondzie, które ma 32m w krawężnikach zewnętrznych, szerokość wyspy to jest 18m. Natomiast zmniejszając cały czas rondo zewnętrzne, będzie nam się zmniejszała nam się wyspa na środku, zmniejszając ta samą szerokość pasa ruchu.

Radna EWA GRABEK

Proszę Państwa, jeżeli mogę powiedzieć kilka słów. Mini rondo, które tutaj proponowaliście, o którym myśleliście, jest bardzo niewygodne dla kierowców. Bardzo uciążliwe. To rondo, które jest przy szpitalu, ciągle tam przejeżdżałam także mam porównanie, co do tego mini ronda i tego, które jest w tej chwili przy ul. Wierzbowej. Także to jest duża różnica. Więc jeżeli już mamy robić ronda, to musi być rondo wygodne dla kierowców i bezpieczne. Także musicie to wziąć pod uwagę.

Dalszych głosów w dyskusji w omawianym punkcie nie było, jednak z uwagi na fakt, że przedstawiciele Komitetu potrzebowali czasu na zastanowienie, czy wprowadzać autopoprawkę w zapisie przedmiotowego punktu stanowiska zaproponowanego przez mieszkańców, Komisja postanowiła wrócić z głosowaniem do punktu w późniejszym czasie obrad Komisji, a tymczasem zajmowała się kolejnym punktem stanowiska mieszkańców, tj. punktem 8 – „Wyniesienie wszystkich przejść dla pieszych od ul. Wierzbowej do ul. Łąkowej”.

Głos zabrał Naczelnik Wydz. SRF PIOTR TUROWSKI

Próbując ujednoczyć te stanowiska, wnioskowaliśmy o to, aby ten punkt zmienić. Nie wnosząc tych przejść dla pieszych i żeby to zostało zachowane w jednej wysokości. Po pierwsze zależy nam na przejeździe, jeżeli droga przebiegałaby do szpitala na ul. Lubelskiej, to tak samo jest ten ruch drugostronny, ta droga być może będzie czasami wykorzystywana przez karateki pogotowia i wówczas te wyniesienia będą spowalniały ruch w taki drastyczny sposób i utrudniały ten przejazd. Także tutaj kierując się tym powinniśmy wydaje mi się dążyć do tego, żeby ta droga pozwalała na taki przejazd awaryjny, który czasami się odbywa po mieście.

Przewodniczący Komitetu TEODOR CZUBACKI

Względem tego punktu i tego, co powiedział Pan Piotr, tak naprawdę od ulicy Wierzbowej, do ul. Łąkowej nie widzimy żadnego rozwiązania komunikacyjnego, które by zwalniało ten ruch. Jeżeli jest, to proszę powiedzieć, jaki? Poza skrzyżowaniami i prędkością.

Prędkość jest tak naprawdę pojęciem względnym.

Oдноśnie sugestii przejazdu karetek, to przyznam się szczerze, że pracując m.in. w Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego przez 10 lat, to największą bolączką przejazdu karetek są dziury w jezdni, nie ronda lub wyniesienia.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

W kontekście wyniesionych przejść dla pieszych i proponowanych azyli, bo myślę, że można mówić łącznie o tych dwóch przeciwstawnych moim zdaniem stanowiskach. Naszą intencją jest, żeby ta droga na dosyć długim odcinku, bo od Łąkowej do Wierzbowej nie była drogą szybkiego ruchu tak naprawdę. Mówię tutaj w znaczeniu potocznym „drogą szybkiego ruchu”, żeby nie była drogą, którą na odcinku prawie 2km będzie można przemierzyć mając w zasadzie w poważaniu, co się dzieje po bokach.

Koncepcja azyli nie spodobała się nam dlatego, że jest to koncepcja, która pieszego zmusza do tego, żeby zwracał uwagę na samochód i chowa go w połowie przejścia dla pieszych, na niego nakładając tak naprawdę obowiązek zwracania uwagi, czy coś się na tej drodze nie dzieje. Uważamy, że droga o charakterze lokalnym, uwzględniająca tamten teren od Łąkowej do Wierzbowej, to droga, która jednak powinna zwrócić troszkę większą uwagę na ruch pieszych i zmusić kierowców do tego, żeby to oni ze szczególną ostrożnością podchodzili do przejść dla pieszych. Przykładem takiego rozwiązania jest wyniesienie przejścia dla pieszych na wysokości szkoły podstawowej nr 3. Zrobione stosunkowo delikatnie, niepowodujące negatywnych odczuć ze strony

kierowców samochodów i zupełnie przejezdne przy prędkości 30km na godzinę. Więc biorąc pod uwagę, że tych przejść nie będzie tak naprawdę wiele, ale będą to przejścia użytkowane moim zdaniem przynajmniej, zwłaszcza w takich sytuacjach, powiedzmy w sprzyjających okolicznościach przyrody uważamy, że sensowniejszym rozwiązaniem byłoby wyniesienie przejść dla pieszych niż budowa azyli. Stąd też nasze stanowisko i uważamy je za stanowisko dodatkowo dostosowane do samej koncepcji drogi, jako lokalnej, a nie służącej do szybkiego objazdu miasta.

Radny MAREK POLICHAŃCZUK

Niestety muszę powiedzieć, że mam odmienne zdanie. Generalnie na całym świecie odchodzi się od tego typu rozwiązań. Myślę, że lepszym rozwiązaniem byłyby chociażby odpowiednie oznakowanie i ewentualnie odcinkowe pomiary prędkości będą lepszym rozwiązaniem, natomiast nie budując tych wyniesień, nie pozbawimy płynności tej drogi, bo mimo wszystko przy ograniczeniu 50km/h ten ruch też powinien być płynny. Jeśli będą te wyniesienia, to proszę mi wierzyć, że ten ruch będzie się często na niektórych odcinkach z prędkością 20km/h odbywał i będą długie przestoje.

Przewodniczący Komisji

Tak. Zwracając uwagę, mi też się tutaj nasunęła myśl, że chyba wnioskodawcom chodzi tutaj o to, bo są dwie sprawy związane. Jest płynność ruchu, która jest może jakoś tam trochę komplikuje tą płynność dla kierowców, ale jeśli chodzi o pieszych, to tutaj wnioskodawcy na pewno chcieli przejścia te szerokie, takie jakie są przy Szkole Podst. Nr 3, że mają one zabezpieczyć przechodniów. Zatem płynność ruchu raz, a dwa, że takie szersze azyły, żeby można było przejść na całej szerokości przejścia. Tak to rozumiem.

Dalszych głosów w dyskusji w omówionym punkcie nie było. Komisja zatem przystąpiła do głosowania punktu 8 stanowiska zaproponowanego przez mieszkańców, tj. punktu w brzmieniu: „Wyniesienie wszystkich przejść dla pieszych od ul. Wierzbowej, do ul. Łąkowej”.

Stosunkiem głosów:

za – 1

przeciw – 4

wstrzymujących się – 0

Jedna osoba nie brała udziału w głosowaniu.

Z uwagi na fakt, że propozycja mieszkańców nie została przyjęta przez Komisję, Przewodniczący zaproponował, aby wobec tego przedyskutować propozycje Urzędu Miasta w brzmieniu: „Należy zaprojektować przejścia dla pieszych bez wyniesienia, z azyłami rozdzielającymi pas ruchu”.

W otwartej dyskusji nikt nie wyraził woli zabrania głosu, zatem Komisja przystąpiła do przyjęcia ww. punktu. W głosowaniu, stosunkiem głosów:

za – 5

przeciw – 0

wstrzymujących się – 0

punkt został przyjęty przez członków Komisji, jako propozycja do stanowiska Komisji Infrastruktury w sprawie planowanej inwestycji dot. budowy Drogi Wschodniej.



a nie ustawianiu oznakowania, nie chcemy, żeby powstały miejsca, które można w tym celu wykorzystywać. Dlatego mówiąc o likwidacji planowanych zatok autobusowych oraz o likwidacji infrastruktury komunikacji publicznej, jesteśmy w opozycji do stanowiska postulującego jednak wybudowanie tych zatok, a jedynie nazywającego ich miejscami postojowymi. Co więcej jest to strefa w dużej części zabudowana, zwłaszcza, gdy mówimy o tym odcinku biegnącym przez tereny mieszkalne i tam tego rodzaju miejsca są niepotrzebne. Ta droga będzie zbierać ruch z lokalnych uliczek, mieszkańcy nie będą parkować na jezdni, ani nie potrzebują miejsca obok jezdni, w którym będą mogli zaparkować. Jeżeli chodzi o bloki, to te mają swoje parkingi, jeżeli chodzi zaś o domy prywatne, to te mają swoje podwórka, więc zabezpieczanie miejsc na ewentualny postój nie ma uzasadnienia, nie jest celowe. Co więcej, jeżeli ktoś będzie chciał pójść nad Wieprz, to może pojechać dalej ulicą Piaskową i stanąć gdzieś sobie bliżej Wieprza, jeżeli natomiast chodzi o uwzględnianie tych walorów przyrodniczych, to miejsce lokalizacji zatok parkingowych jest nietrafione, bo akurat, co, jak co, ale nie jest to teren wypadowy do wycieczki nad Wieprz. On się po prostu do tego nie nadaje.

Mieszkaniec Lubartowa

A propos tych zatok postojowych, które ewentualnie mogłyby być przerobione w jakiejś tam przyszłości na miejsca, gdzie byłyby przystanki autobusowe. Znam sprawę przenoszenia przystanków autobusowych z ul. Lubelskiej, na ul. Szaniawskiego i ul. Powstańców W-wy w przypadku biegów i imprez, jakie odbywają się na terenie miasta Lubartów. Ludzie, mieszkańcy wtedy są bardzo niezadowoleni z tego, że zostały im przeniesione przystanki. Ponadto jeszcze następna sprawa – cały ruch miejski, nazwijmy go w taki sposób, z ul. Kopernika do ul. Kolejowej odbywa się tylko i wyłącznie ul. Lubelską i ul. Kopernika. I to w wyjątkowych przypadkach. Dlatego robienie tam zatok postojowych, ewentualnie w przyszłości przystankowych jest naprawdę niecelowe. Ponadto, jest jeszcze jedna sprawa. Wszyscy mieszkańcy przy ul. Wschodniej, którzy zechcą sobie otworzyć bramę do swojej posesji mają prawo w myśl obowiązujących przepisów zatrzymać się na tej drodze i nic im z tego powodu nie grozi. Obojętne, w którą stronę jadą. Dlatego dla nich, dla tych wszystkich mieszkańców, zatoki postojowe są zbędne.

Przewodniczący Komitetu TEODOR CZUBACKI

Ja w kwestii tego punktu odnośnie zatok przystankowych.

Rozumiem, że ta zatoka, która jest patrząc od strony Lubelskiej po lewej stronie, będzie zlikwidowana. Natomiast za rondem ul. Łąkowej – planujecie Panowie pozostawić tą zatokę autobusową – tak? ( odpowiedź pracownika Urzędu z sali – nie do odtworzenia) Dobrze, zatem proszę mi powiedzieć, jaka jest odległość między zatoka autobusową po prawej stronie, a najbliższą zatoka autobusową po lewej stronie.

Naczelnik Wydziału SRF PIOTR TUROWSKI

My mówimy o zostawieniu w tych miejscach, w których były zaprojektowane zatoki autobusowe, zatok postojowych. I ponieważ w jednym miejscu, gdzie była wrysowana

zatoka autobusowa była kolizja, to chcielibyśmy, żeby już na etapie koncepcji wyeliminować, żeby nie stanowiła kolizji z wjazdami, natomiast pozostałe chcielibyśmy utrzymać, jako zatoki postojowe. Czy one będą wykorzystywane w dalekiej przyszłości pod komunikację miejską, czy nie to trudno jest odpowiedzieć na to pytanie.

Stanowisko pracowników Urzędu poparła radna E. Grabek.

Radna EWA GRABEK

Ja jeszcze w takim razie mam takie pytanie do Panów. Panowie na dzień dzisiejszy patrzą i myślą o tych zatokach postojowych. Ja uważam, że one dla bezpieczeństwa ruchu drogowego są bardzo potrzebne. Bo jeżeli np. powstaną jakieś działalności gospodarcze, jakieś firmy, to jak Państwo to wszystko przewidują? Ten ruch w tej okolicy na drodze Wschodniej bez tych zatok postojowych?

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

To już odpowiadam – jeżeli powstaną, bo one powstają – działalności gospodarcze. I tam się nie otworzą nowe tereny, bo one już istnieją, one są zabudowywane na bieżąco ( wtrąca radna E. GRABEK: Ale będą bardziej atrakcyjne, jeżeli powstanie ta droga) Oczywiście. I odpowiedź na to pytanie, co będzie, jeżeli pojawi się jakaś działalność gospodarcza, dostarcza treść planu zagospodarowania przestrzennego. Jeżeli Państwo znają, to wiedzą Państwo, że jest określona norma miejsc postojowych na określonej powierzchni wykorzystywanej do działalności gospodarczej i doprawdy nie ma potrzeby, aby na przyszłość i potencjalnie i w zasadzie nie wiadomo, kto miałby z tego korzystać, obecnie planować zatoki postojowe. Może się tak zdarzyć, bo słyszałem tutaj, że na 1 Maja samochody stoją. Tak, w rzeczy samej – stoją oczywiście, oczywiście, że stoją. Ale to wynika z pewnych zaszczości, z zabudowy wysokiej, kiedy ilość miejsc postojowych nie odpowiadała rzeczywistym potrzebom – to się przecież na bieżąco zmienia i w znacznej części z pewnej takiej higieny korzystania z dróg. Proszę zobaczyć, że jeżeli tam stoją samochody, to na odcinku, co najmniej do skrzyżowania z Licińskiego, stoją samochody przy domach prywatnych. Jeżeli odejdzie się od ul. 1 Maja i zobaczy inne ulice, to widać, że ta higiena korzystania z dróg jest zdecydowanie różna, bo przykładowo trudno jest powiedzieć, że samochody stoją i po prostu fizycznie zajmują jezdnię na ulicy Piaskowej, albo na ul. Łąkowej. Tego rodzaju sytuacje tam nie występują. I biorąc pod uwagę, że te domy powstają, nie ma sytuacji takiej, by mieszkańcy tych domów blokowali jezdnię, albo blokowali ulicę.

Radna EWA GRABEK

Uważam, że wygodniej byłoby, jeżeli powstaną takie zatoki przystankowe, bo zawsze ktoś może się po prostu na tych zatokach zatrzymać. Wiem, jak w tej chwili jest nawet na osiedlu Kopernika. Jeżeli samochody są pozostawione na ulicy, jeżeli nie mieszczą się przy domu, ktoś do kogoś przyjeżdża, czyli po prostu stoją przy ulicy. Czasem jest nawet trudno przejechać, bo stoją po przeciwnych stronach. A więc dla bezpieczeństwa, dla płynnego ruchu drogowego, uważam, że takie miejsca postojowe powinny być.

Radny ROBERT BŁASZCZAK

Ulica 1 Maja jest ulicą szerszą od projektowanej Drogi Wschodniej i samochody stoją i ciężko jest przejechać. Czasem, jak samochody po dwóch stronach stoją, to jest kolizyjne. Nie wiem, dlaczego mamy ograniczać bezpieczeństwo osób, które się będą po tej drodze poruszały? Po drugie Pan zakłada, co kto zrobi? Nie wiadomo, co kto zrobi. Różni są ludzie. Może być odcinek, że będzie jeden samochód, może być odcinek, że będzie ich 10, a może być tak, że będą stały i całą noc. Ciężko zatem zakładać, co kto zrobi, bo jesteśmy tylko ludźmi... My jednak jako radni powinniśmy stworzyć jak najbezpieczniejsze warunki dla korzystania z tej drogi.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Do tego argumentu nawiązując, kierowanego do mnie, to Panie radny – oczywiście. Jeżeli się zobaczy na pewne prawidła korzystania z dróg, to widać, że im droga bardziej uczęszczana, to pozostawianie samochodu na tej drodze, jest sytuacją rzadszą. I wskazałem wcześniej dwie ulice, ale to, co mówiłem dotyczy całego ciągu ulic Lubelska – Słowackiego. Po prostu tam się nie zatrzymuje, bo warunki to uniemożliwiają. Natomiast gdyby przyjmować, że na wszelki wypadek powinno być jakieś miejsce, gdzie powinny móc stawać samochody, to byłby to argument uniwersalny. Uniwersalny nie w skali drogi, o której mówimy, tylko w skali całego miasta i de facto wymagałby, żeby zawsze przy każdej jezdni istniał pas równoległy postojowy.

Być może byłoby to w ramach jakiejś idei trafne, natomiast jeżeli chodzi o ten odcinek i te argumenty, to po prostu one nie współgrają. Bo planuje się zatoki w określonych miejscach, próbuje się argumentować koniecznością postoju, bo gdzieś trzeba będzie się zatrzymać, albo może będzie taka potrzeba, że będzie trzeba się zatrzymać, jeżeli tak, to dzieje się to bez rzutowania miejsc, tych zatok przystankowych na ewentualne miejsca, z których dalej miałyby być podróz piesza. Dlatego koncepcja budowy zatok postojowych, jeżeli tak nazywamy według obecnego planu, jest naszym zdaniem konsekwentnie nietrafiona i nie przystajemy na taki zapis.

Przewodniczący Komisji

Tzn. zdajecie sobie Panowie sprawę, że likwidacja całkowita zatok, zmuszać będzie mieszkańców, żeby parkowali na swoich posesjach.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Szanowni Państwo. Chciałem zwrócić uwagę na tej ulicy, że tam ten pas jezdny ma mieć 6 m. Teraz proszę mi powiedzieć, ja, jako mieszkaniec Lubartowa jadę tą ulicą Wschodnią, która ma być wybudowana i chcę się zatrzymać. Gdzie ja się mogę zatrzymać na tej ulicy? No nigdzie. Do Państwa na posesje nie mogę wjechać... Przy mojej ulicy tak samo jest. Jest tam może nie wiem około 6m, a może nie. Są dwa chodniki i tam można się zatrzymać, można wjechać na chodnik ewentualnie, ale tutaj przy takiej ulicy nie będzie po prostu możliwości. Więc czy Wy chcecie tą ulicę tylko dla siebie zrobić, dla mieszkańców ulicy Wschodniej, czy dla miasta, mieszkańców Miasta





Kolejny punkt, punkt nr 10 stanowiska proponowanego przez Urząd w brzmieniu: „ Należy zrezygnować z projektowania wiat przystankowych ”, wobec przyjęcia propozycji mieszkańców stał się bezprzedmiotowy, zatem nie był przyjmowany przez Komisję.

Punkt nr 11 stanowiska mieszkańców – „Likwidacja wszystkich lewoskrętów”, został poddany pod dyskusję.

W otwartej dyskusji głos zabrali:

Naczelnik Wydziału SRF PIOTR Turowski

Tutaj prosilibyśmy jednak o utrzymanie jednak zapisu, ze skrzyżowaniami skanalizowanymi, takie, jakie są przewidziane w koncepcji, bo chodzi o bezpieczeństwo przejazdu. Lewoskręty są bezpieczniejsze od zwykłego skrzyżowania i tutaj możemy nawet sięgnąć po argumenty na ul. Lubelskiej, na której one funkcjonują i sięgnąć do liczby zdarzeń na poszczególnych przed powstaniem lewoskrętów i po ich utworzeniu. To jest po prostu istotny element bezpieczeństwa ruchu na każdej drodze. Tam, gdzie jest możliwość stworzenia lewoskrętu, powinien on być utrzymany. Skrzyżowanie skanalizowane jest dla doświadczonego, czy mniej doświadczonego kierowcy bardziej bezpieczne.

Przedstawiciel Komitetu Społecznego MACIEJ POLAK

Proszę Państwa, w naszej koncepcji lewoskręty, jak zresztą wiele innych punktów wiążą się z samym charakterem tej drogi. I my uważamy, że ich budowa – oczywiście mówimy wyłącznie o jednym kierunku, nie jest zasadna na drodze o charakterze lokalnym, a samochód zwalniający i chcący skręcać w lewo, wymusza zwolnienie wszystkich pozostałych. ... Zdajemy sobie sprawę i wiemy dokładnie, że wpływa to na płynność ruchu, nie mniej biorąc pod uwagę doświadczenia dni ostatnich, chciałem Państwu zwrócić uwagę na praktykę ruchu w mieście. W weekend mieliśmy opady śniegu i co się dzieje? Wszystkie lewoskręty, wszystkie wysepki tak naprawdę zostają nieodśnieżone. Świadomość ich bytu pozostawiona jest jedynie kierowcom doświadczonej lokalnie, którzy wiedzą dokładnie, gdzie takie miejsca się znajdują. Planowanie lewoskrętów wiąże się m.in. z utrudnieniami w utrzymaniu drogi, w utrzymaniu jezdni. Zdecydowanie łatwiej odśnieżyć jeden pas, a później przecinać drugi, niż zająć i odśnieżyć tzw. lewoskręty, a nadto uważamy, że jeżeli już zgodziliśmy się na lokalny charakter tej drogi i gdzieś czujemy przez skórę, że być może ona nie będzie kontynuowana, że ilość ruchu, jaki tak droga będzie w sobie zawierać, nie będzie taka, by tego typu rozwiązania były potrzebne. Przecież, tak naprawdę droga przechodzi w swoim głównym biegu przez jeden obszar zamieszkały, a lewoskręty to plan od ul. Łąkowej do Wierzbowej, a więc tam gdzie ruch lokalny związany z osobami, które tam mieszkają zostaje rozładowany. W dalszej części istnieje następne osiedle, można powiedzieć osiedla Partyzancka - Mickiewicza, stosunkowo niewielkie osiedle domków jednorodzinnych i dalej również jedno osiedle domków jednorodzinnych przy tych ulicach jeszcze komunistycznych ze swojej nazwy, ale są to osiedla domków jednorodzinnych. Nie uważamy, żeby natężenie ruchu, chociaż szczerz mówiąc nie znamy danych dotyczących

planowanego natężenia ruchu. Nie były takie przedstawione, a na sesji to jest trochę późno, dlatego, że Panie radny rozmawiamy tutaj dzisiaj o koncepcji, a później dowiemy się o założeniach, które powinny być znane na etapie dyskusowania o koncepcji. Dlatego uważamy, że likwidacja lewoskrętów jest zgodna z charakterem tej drogi, jako drogi lokalnej.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Ja chciałbym do aluzji Pana. Po prostu uzyskanie danych o ruchu w mieście Lubartów nie jest takie proste. Należy zwrócić się do Starostwa, do Wydziału Komunikacji i tam zasięgnąć języka bym powiedział. Należy wystosować pismo oficjalne, o wyrażenie zgody do opublikowania tego publicznie. Więc to nie jest takie proste, że pójdzie się i sobie wezmę dane i na forum publicznym powiem o tych sprawach.

Przewodniczący Komisji

Ja myślę i tak, że rozmawiamy o prognozowanym ruchu, bo jeszcze nie ma drogi, także nie ma natężenia ruchu jeszcze.

Przewodniczący Komitetu MACIEJ POLAK

W rzeczy samej. Analiza planowanego ruchu jest jednym z koniecznych elementów planowania drogi. Starostwo w niczym nie pomoże, zwracając się z pismem, nic to nie pomoże. Należy przyjąć określone założenia, komu droga będzie służyć i te założenia powinien przyjąć albo zamawiający, albo projektant. W niczym nie pomoże występowanie z jakimkolwiek pismem. Także, jeżeli będą takie dane, jeżeli będziemy wiedzieć, o jakim ruchu mówimy, wtedy można ..., wtedy my byśmy byli ewentualnie w stanie skorygować własne stanowisko na dzień i np. uznać za zasadny lewoskręt w ulice Mickiewicza. Na dzień dzisiejszy takiej potrzeby nie widzimy.

Przewodniczący Komisji

Jeśli nie wykonamy lewoskrętów, to nie będzie płynnego przejazdu. Jeśli zrobimy lewoskręty płynność będzie utrzymana.

Mieszkaniec Lubartowa LESZEK SIENKIEWICZ

Tak, ale zrezygnowaliśmy już z wyniesienia przejść dla pieszych, które miały spowalniać ruch na tejże ulicy. Ponieważ wyniesienie zdecydowanie spowalnia. Gdyby ono było długie, np. 30 m, w pewnej części byłoby przejście dla pieszych, wcale nie utrudniałoby jazdy pojazdów.

Z tego zrezygnowaliśmy, natomiast wprowadziliśmy za to podwójne przejścia. One w ogóle nie spowalniają ruchu. Wtedy pieszy musi uważać, bo ma tą wysepkę na środku. Natomiast lewoskręt, to, co powiedział Pan Polak – jeżeli będzie lewoskręt, to Ci jadący prosto, będą dalej jechać szybko w miejscach, gdzie będą miejsca przejścia dla pieszych, nie wyniesione. Nie będzie spowolnienia ruchu.

I teraz odniosę się do jednego skrzyżowania, skrzyżowania z ul. Szkolną. Ulica Szkolna w tej chwili jest praktycznie rzecz biorąc ulicą przybłokową i jej szerokość na dzień dzisiejszy wynosi około w niektórych miejscach 3 m. To jest przy ostatnim bloku, przy

osiedlu Popiełuszki. I tak to wygląda. I teraz tam robić lewoskręt – po co? Ruch pojazdów w pewnych godzinach odbywa się w jedną stronę, w pewnych godzinach odbywa się w drugą stronę. I teraz ludzie wyjeżdżający stamtąd, czy z osiedla Popiełuszki, czy z ewentualnie powstałych tych domków po stronie zachodniej, rano będzie w prawą stronę. Dopiero po godzinach popołudniowych będzie ewentualnie w lewą stronę. Jeżeli kilka samochodów w ciągu godziny spowolni ruch, to nie ma to większego znaczenia. Dlatego jesteśmy za ty, żeby te lewoskręty były przynajmniej w niektórych miejscach, jeżeli nie we wszystkich – zaniechane.

Radna EWA GRABEK

Czyli mam rozumieć w tym momencie, że Państwo chcą, aby ta droga była wybudowana za ogromne miliony złotych – nie wiem, ale chyba nie mamy oszacowania, na jaką kwotę ta droga by opiewała na dzień dzisiejszy i tylko tak naprawdę do użytku własnego, jeżeli tych lewoskrętów nie będzie. Ja po prostu będę mieszkanką i radną tego miasta, naprawdę nie rozumiem intencji Państwa. Nie rozumiem. Jest dla mnie bardzo niezrozumiałe.

I jak będę głosowała w tym momencie, to podejmę właśnie decyzję bardziej racjonalną i będę brała pod uwagę mieszkańców całego miasta Lubartowa. Dlatego proszę mi odpowiedzieć na to pytanie.

Mieszkaniec Lubartowa LESZEK SIOENKIEWICZ

Tak tylko jedno zdanie, jeżeli o to chodzi. Dla użytku wszystkich mieszkańców jest ulica Powstańców Warszawy, jest ulica Szaniawskiego. Czy tam są lewoskręty? Gdziekolwiek bądź? To są ulice dla wszystkich mieszkańców.

Przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK

Chciałbym odpowiedzieć na to pytanie, a rozumiem pytanie brzmi tak – czy to jest ulica do użytku własnego? Odpowiedź brzmi tak – ulica jest dla użytku wszystkich mieszkańców miasta. Szymowanie argumentem o interesie wszystkich mieszkańców miasta, ma się trochę średnio, kiedy rozmawiamy o poszczególnych rozwiązaniach.

Nie wiem, jak Pani reprezentując interes wszystkich mieszkańców miasta rozumie interes np. mieszkańca ulicy Nowodworskiej i w jaki sposób obecność lub brak lewoskrętu będzie sprzyjać, albo utrudniać mu dotarcie do jego miejsca. Kiedy mówimy o lewoskrętach, to musimy mówić o osobach, które będą korzystać z tej drogi na tym odcinku. Może się zdarzyć, że skręcać w lewo będą nie tylko mieszkańcy ulic, do których będzie ten skręt prowadził. Może się tak zdarzyć i tak zapewne będzie, że w lewo będą skręcać również wszyscy inni. Niemniej interes wszystkich mieszkańców tego miasta, wiązany z interesem osób ulokowanych najbliżej tej drogi, nie przemawia za tym, żeby likwidować wszelkie bariery związane z jazdą samochodem. Jak słusznie Pan Sienkiewicz zauważył, w przedstawionej przez nas koncepcji uwzględniliśmy wyniesienie przejść dla pieszych i likwidację lewoskrętów. Oba miały za zadanie, by ten ruch był możliwie odpowiedzialny ze strony kierowców samochodów, a nie takie, by był jak najszybszy dla mieszkańców samochodów. Jeżeli Państwo będą optować za istnieniem lewoskrętów, za tym, aby pieszy chował się na wyspie rozgraniczającej

jezdnię, aby samochód miał wolny przejazd na całym odcinku, to proszę się nie dziwić – i teraz wracam do początku, że mówimy o obwodnicy miasta.

Radny MAREK POLICHAŃCZUK

Ustaliliśmy jakby jedną rzecz już dawno i nie wiem dlaczego wracamy, aczkolwiek takie są wnioski z tych dalej idących punktów z którymi ja oczywiście – z wnioskami – się nie zgadzam. Równie dobrze argumentacją, że samochód z naprzeciwka będzie jechał szybko mimo, że będzie lewoskręt – podobnie będzie przy braku lewoskrętu – bo tylko będzie zwolniony ruch po jednej stronie jezdni, a drugi będzie nadal jechał szybko. Więc, czy będzie ten lewoskręt, czy nie - to jeżeli będzie miał szybko jechać ten samochód z naprzeciwka, to on i tak będzie jechał szybko i tak. Natomiast ideą naszą jest to, żeby cały czas zostawiając charakter tej drogi, jako drogę lokalną, czyli co już uzgodniliśmy w pierwszym punkcie i mam nadzieję, że to będzie uchwalone jak najszybciej w Planie Zagospodarowania przestrzennego, bo tak naprawdę to będzie ważne, co tam będzie zapisane. Nie, czy będzie 25, czy 20 m tylko, że tam będzie droga lokalna. Nie droga zbiorcza, tylko droga lokalna. Więc ten temat myślę, że mamy załatwiony i nie odnośmy się już do niego. Natomiast intencją naszą jest – cały czas powtarzam, w pewnym sensie rozładowanie ruchu na głównych ulicach miasta i jeśli ono się stanie nawet w 20, czy 30%, to będzie już dobrze. A skoro budujemy już tą drogę, to chcemy, żeby zapewnić płynny ruch tą drogą Wschodnią w kierunku północnym i po to są te lewoskręty. Po to są te lewoskręty. I proszę Państwa, proszę nie wierzyć w to, że płynny ruch oznacza ruch szybki, bo to jest diametralna różnica. Płynny ruch tj. taki ruch, który odbywa się bez zbędnego zatrzymywania, bez zbędnego postoju, oczekiwania itd. Ronda już spowalniają ten ruch, natomiast lewoskręty ułatwiają tylko przejazd samochodom, które znajdują się za pojazdem skręcającym w lewo.

Radny KAZIMIERZ MAJCHER

Ja Panu Polakowi chciałem odpowiedzieć na jedną rzecz. Jeżeli Pan jest kierowcą i zna Pan przepisy, to pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych, nawet jedną nogą jest na tym przejściu, ma pierwszeństwo przejścia. I jest on, znajduje się na przejściach dla pieszych. I wtedy zależy tylko od kierowcy, nie od kogo innego, czy będą przestrzegane prawa, czy nie o ruchu drogowym. Następna rzecz – mówicie Państwo o szybkości. Ja też bym powiedział, że na terenie zabudowanym obowiązuje szybkość 50km/h, kto tą szybkość przekracza, to łamie przepisy i od tego są odpowiednie służby w naszym mieście, żeby takie osoby łapać i karać, a my dostosujemy tą drogę do przepisów, jakie panują o ruchu drogowym.

Dalszych głosów w dyskusji odnośnie przedmiotowego punktu nie było, zatem Komisja przystąpiła do głosowania punktu stanowiska mieszkańców w brzmieniu: „Likwidacja wszystkich lewoskrętów”.

Stosunkiem głosów:

za – 1

przeciw – 4

wstrzymujących się – 0

punkt w ww. brzmieniu został odrzucony przez członków Komisji.

( Jedna osoba nie brała udziału w głosowaniu – obecna na sali ) .



Otwarta dyskusja nie została podjęta w tym punkcie. Komisja przystąpiła do głosowania. W głosowaniu, 5 głosami „za”, Komisja przyjęła ten punkt, który był punktem zgodnym z punktem 18 stanowiska Urzędu Miasta.

Po wyczerpaniu i ustosunkowaniu się do wszystkich punktów stanowiska proponowanego przez mieszkańców, Komisja powróciła jeszcze do punktu 7 omawianego stanowiska, przy którym to nie wyraziła swojej opinii podczas dyskusji, odkładając ją na koniec i tym samym dając czas do namysłu mieszkańcom do wprowadzenia autopoprawki.

Głos zabrał zatem Przewodniczący Komitetu Społecznego TEODOR CZUBACKI, który pytał, czy ronda które były zaprojektowane w stanowisku Urzędu, będą w takim założeniu, które zostało przedłożone – czyli maksymalnie do 32 m i od czego zależy, aby średnica była mniejsza?

Przewodniczący Komisji odnosząc się do powyższego wskazywał, że to projektant decyzję podejmie, a ponadto wpływ będzie miała tutaj również geometria i teren.

Z uwagi na brak dalszej opinii Przedstawicieli Komitetu Społecznego w omawianej sprawie, Przewodniczący przytoczył pismo Zarządu Ogródków działkowych Pradnik, w którym, jak zaznaczał członkowie wyrażają swój sprzeciw dla planowanej budowy drogi wschodniej, a wręcz sugerują, że najlepszym rozwiązaniem według współwłaścicieli ogródków działkowych Pradnik, jest po pierwsze ukończenie biegu ulicy na ul. Łąkowej i po drugie podjęcie projektu wybudowania łączników łączących ul. Nowodworską z ul. Lipową i dalej obok torów do ul. Leśnej.

Następnie zaproponował, aby Komisja również w głosowaniu wyraziła swoją opinię odnośnie odczytanych propozycji zawartych w przytoczonym piśmie, zaznaczając, że pierwsza propozycja członków, tj. ukończenie biegu na ul. Łąkowej, będzie spójny z punktem 1 stanowiska mieszkańców zapisanym w brzmieniu: „Koncepcja powinna obejmować ulicę miejską pomiędzy ulicami Lubelska i Wierzbową”.

Z uwagi na gotowość wyrażenia swojej opinii odnośnie nierozstrzygniętego punktu 7 stanowiska mieszkańców, głos został udzielony Przewodniczącemu Komitetu.

Przewodniczący Komitetu TEODOR CZUBACKI

W związku z tym, że pierwsze stanowisko nasze, które zakładało likwidację wszystkich rond, a po wypracowaniu kolejnego stanowiska uwzględniliśmy te mini rondo plus jedno rondo, które nie budzi naszych zastrzeżeń. Z mocy tego, że jesteśmy tylko dwuosobowym zespołem społecznym na chwilę obecną, pozostajemy przy koncepcji mini rond, z uwagi na to, że nie mamy opinii mieszkańców.

Wypowiedź Przewodniczącego Komitetu uzupełnił inny przedstawiciel Komitetu MACIEJ POLAK:







