

PROTOKÓŁ Nr 26/2017
z posiedzenia Komisji Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska
w sali obrad Urzędu Miasta
w dniu 30 stycznia 2017 roku

Lista obecności radnych w załączeniu.

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji Grzegorz Jaworski. Powitał zgromadzonych, 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. Przyjęcie protokołów z poprzednich posiedzeń Komisji.
5. Wolne wnioski.
6. Zamknięcie obrad.

W tym punkcie porządku posiedzenia głos zabrał radny Jerzy Tracz, który zawniósł, aby dopuścić do głosu przedstawicieli mieszkańców, by mogli wyrazić swoje zdanie i opinie w tematyce posiedzenia dzisiejszej Komisji.

Przewodniczący Komisji zapewnił, że osoby zainteresowane na pewno zostaną dopuszczone do głosu.

Więcej uwag ani wniosków nie zgłoszono, zatem Przewodniczący Komisji poddał porządek posiedzenia pod głosowanie. Został on 6 głosami „za” jednogłośnie przyjęty przez Komisję.

Komisja przystąpiła do realizacji kolejnego punktu posiedzenia, jakim była Realizacja wniosku Rady Miasta Lubartów w sprawie uszczegółowienia stanowiska (wraz z mieszkańcami – wnioskodawcami) dotyczącego tzw. „Drogi Wschodniej”.

Ad.3

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

Tytułem wprowadzenia Przewodniczący Komisji Pan Grzegorz Jaworski poinformował, że na XXII sesji Rady Miasta, która odbyła się 29 grudnia, zostało przedstawione stanowisko w sprawie realizacji planowanej inwestycji pn. „Budowa Drogi Wschodniej”. Rada postanowiła, że to Komisja Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska jako komisja tematyczna „wypracuje” wspólnie z mieszkańcami stanowisko w tym temacie.

Przewodniczący w pierwszej kolejności dopuścił do głosu przedstawicieli mieszkańców przybyłych na dzisiejsze posiedzenie Komisji.

Pan Teodor Czubacki - przedstawiciel mieszkańców: Na sesji w dniu 29 grudnia poproszono nas o sprecyzowanie naszych postulatów, które były przedmiotem debaty. Po spotkaniu z mieszkańcami tak właśnie się stało, zostały sprecyzowane postulaty, przedkładane wcześniej jako stanowisko.

Pan T.Czubacki przekazał na ręce Przewodniczącego Komisji ww. postulaty.

Następnie głos zabrał kolejny przedstawiciel mieszkańców Pan Maciej Polak: Szanowni Państwo z uwagi na fakt, że skierowanie projektu do Komisji odbyło się de facto z inicjatywy Pana Burmistrza i Państwa radnych, którzy mieli wątpliwości, to gdybyśmy mogli przyjąć taką konwencję, że nad postulatami mieszkańców, nad projektem stanowiska będziemy prowadzić dyskusję w ten sposób, by ją prowadzić kategoriami problemowymi, przez wskazanie najpierw dlaczego mieszkańcy mają taką a nie inną inicjatywę i dlaczego nie chcieli na sesji RM zgodzić się ze stanowiskiem proponowanym przez Pana Burmistrza jako stanowiskiem alternatywnym i wykluczającym stanowisko mieszkańców, ale żeby odbyć to w atmosferze dyskusji i pewnego rodzaju uzgodnienia stanowisk i kompromisu, żeby Państwo zechcieli posłuchać racji mieszkańców, jakie towarzyszą przy formułowaniu naszych postulatów i jednocześnie przedstawić ewentualnie swoje kontrargumenty, zachowując porządek, jaki Pan Teodor zaproponował w piśmie.

W odniesieniu do powyższych wypowiedzi Przewodniczący Komisji zaproponował, aby po kolei został omówiony każdy z 13 punktów ujętych w złożonym piśmie.

Następnie Przewodniczący przekazał głos Naczelnikowi Wydziału Strategii, Rozwoju i Funduszy Zewnętrznych Panu Piotrowi Turowskiemu: Mam małą prośbę. Ponieważ nie znamy stanowiska, które zostało dzisiaj przedłożone na Komisji i trudno będzie nam się z tym zapoznawać, natomiast wydaje mi się, że to stanowisko, które zostało przedstawione przez Burmistrza na ostatniej sesji, znane jest wszystkim zainteresowanym, może łatwiej by było gdyby wnioskodawcy odnosili się do niego, wskazując, które zapisy są kontrowersyjne, czy które ich zdaniem wymagają zmiany. Burmistrz to stanowisko przedstawił jako przemyślane, ono być może wymagało wtedy dłuższej dyskusji. Łatwiej będzie się odnieść do tej sytuacji, jeżeli będziemy bazowali na tym samym dokumencie.

Przewodniczący Komisji: Myślę, że to też jest jakieś rozwiązanie, ponieważ propozycję Pana Burmistrza znamy wszyscy. To nie przeszkadza, żeby punkt po punkcie przejrzeć, żeby była jakaś dyskusja, żeby jakoś odnieść się do tego co pan Burmistrz zaproponował, ale zaraz w następnym etapie omówić stanowisko mieszkańców.

Pan Maciej Polak: Odnośnie tej propozycji. Projekt przedstawiony przez Pana Burmistrza nie podoba się w zasadzie w całości, dlatego nie chciałbym, żebyśmy dzisiaj dyskusję sprowadzali do dyskusji nad projektem Burmistrza, ponieważ intencją, z jaką tutaj przyszliśmy, było przedstawienie stanowiska mieszkańców, a nie dyskusja nad projektem Burmistrza. W takiej sytuacji, w której Komisja – jak rozumiem – miała charakter celowy, służyła temu, by stanowisko mieszkańców było doprecyzowane, bo taka była istota wniosku o przekazanie projektu do Komisji, proponowałbym, żebyśmy jednak skupili się nad stanowiskiem mieszkańców, a w tym stanie rzeczy kolejność omawiania punktów wykaże

w sposób, myślę, nie budzący wątpliwości, dlaczego mieszkańcy nie przystają na stanowisko zaproponowane przez Pana Burmistrza.

Do dyskusji przyłączył się radny Marek Polichańczuk: Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo ja doceniam Państwa wysiłki, ale powiem szczerze, widzę po raz pierwszy to Państwa stanowisko i jak zdążyłem pobieżnie porównać je ze stanowiskiem, które przedstawił na ostatniej sesji Pan Burmistrz, to są tutaj punkty zbieżne. Są też i różnice. Ja niestety nie jestem drogowcem, proszę mi dać szansę zapoznać się i przygotować, odnieść się do Państwa postulatów i porównać je z propozycją Burmistrza. Moim zdaniem lepszym rozwiązaniem byłoby dyskusowanie nad propozycjami Pana Burmistrza w odniesieniu czym one się różnią od projektowanych zmian wniesionych przez mieszkańców, a dopiero dodatkowe elementy, które są ponad to stanowisko, byłyby omawiane.

Przewodniczący Komisji: Jedna propozycja drugiej nie wyklucza. Także zaczęlibyśmy od stanowiska Pana Burmistrza. Później można by je przedyskutować w odniesieniu do Państwa propozycji.

Radny Kazimierz Majcher zawniósł o przerwę, aby umożliwić radnym zapoznanie się ze stanowiskiem złożonym przez mieszkańców.

Pan Teodor Czubacki: Chciałbym przypomnieć, że stanowisko Pana Burmistrza z ostatniej sesji też było przedstawione w ostatniej chwili i też nie mieliśmy możliwości przeanalizowania go. Po to jest ta dzisiejsza Komisja. Wtedy też nie mogliśmy się odnieść do przedłożonego stanowiska. Prośba była taka, abyśmy doprecyzowali nasze stanowisko i to uczyniliśmy.

Przewodniczący Komisji: Proponuję, żebyśmy tak zrobili, jak zaproponował Pan Marek Polichańczuk, analizujemy po kolei wszystkie punkty Burmistrza, są one kompatybilne z punktami zapisanymi przez mieszkańców. Na samym końcu zajmiemy się tymi punktami, które nie występują w stanowisku Burmistrza.

Komisja jednogłośnie, 6 gł. „za” przegłosowała 10-minutową przerwę.

Po przerwie jako pierwszy głos zabrał radny Grzegorz Gregorowicz: Proponuje, żeby sprawy szły do przodu, a sprawa się zaczęła od tego, że w dokumentach sesyjnych pojawiła się koncepcja budowy „Drogi Wschodniej”, do której to koncepcji zastrzeżenie zgłosili mieszkańcy, którzy przybrali formę zorganizowaną, reprezentowaną przez komitet społeczny. Jeśli tak, to cała ta debata społeczna zaczęła się od stanowiska komitetu, który zmodyfikował je parę razy w postaci spotkań obywatelskich i ostatnie ich stanowisko to właśnie dostaliśmy dzisiaj. Jeśli tak, to punktem wyjścia powinno być stanowisko komitetu, a nie Pana Burmistrza, zwłaszcza, że to stanowisko Burmistrza to jest do tej pory nam nieznanne, bo ono, rozumiem, przybrało formę stanowiska RM. Rozumiem, że Pan Burmistrz jakąś swoją koncepcję przedstawił na Radę i liczył na to, że Rada przyklepie to stanowisko jako stanowisko Rady. Ale ja bym traktował to stanowisko Pana Burmistrza jako głos w dyskusji, a nie jako początek debaty, bo początek debaty zaczął się od zbiorowego protestu społeczeństwa, reprezentowanego przez komitet. W związku z tym punktem wyjścia, czyli pierwowzorem, źródłem naszej dyskusji dzisiaj, powinno być stanowisko tego

komitetu. Natomiast głos Pana Burmistrza, jeśli w końcu go zidentyfikujemy, to powinien być tak jak każdy inny głos, głosem w dyskusji. Być może niektóre jego elementy są słuszne, może warte rozważenia, ale to nie może być punktem wyjścia, dlatego zwłaszcza, że tego punktu nie znamy. Podsumowując: uważam, że ponieważ to mieszkańcy i dzięki nim albo przez nich spotykamy się dzisiaj i debatujemy, to trzeba zacząć debatę od ich końcowego stanowiska.

Radny Marek Polichańczuk: Uwzględniając to co powiedział Pan Marek Gregorowicz, to prawda, wszystko zaczęło się od uwag wniesionych przez mieszkańców miasta, tylko ja przypominam, że pierwsze uwagi były znacząco inne niż te ostateczne, które w tej chwili dostaliśmy. Chciałbym przypomnieć, że to stanowisko RM, ja rozumiem, że jest to projekt, który został zaproponowany przez Burmistrza, zostało opracowane po konsultacji z projektantem i z uwzględnieniem możliwości technicznych i tego co można na tej drodze zrobić. Więc nie możemy tak zupełnie się od tego odcinać. Ja rozumiem życzenia mieszkańców, ale nie wszystkie życzenia jesteśmy w stanie nawet pobieżnie uwzględnić, bo z tym są związane pewne koszty budowlane i możliwości konstrukcyjne, czy techniczne, czy budowlane. W związku z czym, musimy uwzględnić i ten element w dyskusji jakim jest stanowisko Burmistrza i ten element, czyli życzenia mieszkańców.

Przewodniczący Komisji: Zgodzę się z Panem Grzegorzem w tym, że stanowisko RM Lubartów przygotowane przez Burmistrza zostało nam przedstawione i ze względu na to, że radni nie zgodzili się z tym stanowiskiem, dlatego scedowali na naszą Komisję, żebyśmy spróbowali wybrnąć z tej sytuacji i jakieś wnioski wyciągnąć. Też sytuacja była taka, że większość RM nie zgadzała się ze stanowiskiem Burmistrza, ponieważ na konsultacjach społecznych całkiem inne fakty i punkty były przedstawiane i miało je zawierać po konsultacjach te nasze stanowisko RM. Także uważam, że stanowisko przedstawione przez Burmistrza faktycznie nijak się ma do tego, żebyśmy nad nim dyskutowali, ponieważ już na sesji RM przedstawiliśmy, że my się z nim nie zgadzamy.

Radny Grzegorz Gregorowicz: Ja nie lekceważę słów Pana Burmistrza i wyrażonej przez niego woli, ale tutaj absolutnie Pan Przewodniczący Jaworski ma rację, że Burmistrz projekt swojego stanowiska przedstawił na sesji i spotkało się ono z takim czy innym stanowiskiem z naszej strony, czyli z krytyką. I w związku z tym to był głos nie jako punkt wyjścia do debaty, tylko głos jakby w tej debacie. Więc żeby ją w końcu zacząć, to powinniśmy zacząć od punktu wyjścia, a punktem wyjścia była zbiorowa krytyka obywateli wyrażona poprzez komitet protestacyjny. Dlatego ja składam formalny wniosek, żeby przyjąć za punkt wyjścia do debaty, nie lekceważąc żadnego stanowiska i dając im szansę udziału w tej debacie, ale żeby wybrać jako punkt wyjścia stanowisko końcowe komitetu protestacyjnego. Proponuję przegłosować ten mój wniosek formalny.

Radny Marek Polichańczuk: Panie Przewodniczący, od tego czy zaczniemy od tego wniosku, czy od tego, nie ma to większego znaczenia, chodzi o to, żeby wypracować wspólne stanowisko. Natomiast ja chciałem przypomnieć tylko i nie jest prawdą to co Pan powiedział, że większość Rady się nie zgodziła z tym stanowiskiem, bo ja chcę przypomnieć, że żadnego głosowania nie było. Więc nie można powiedzieć, czy większość była „za”, czy większość „przeciw”. Sprawa się oparła na tym, że przedstawiciele komitetu społecznego po tych wszystkich dyskusjach, nie potrafili wyartykułować konkretnych elementów tego swojego

wniosku, w związku z czym dlatego to przełożyliśmy, żeby właśnie na Komisji dojść do tego wspólnego stanowiska. Przypomnę, że początkowo pewne elementy tego wniosku były zupełnie inne i był problem, czy są wiaty przystankowe, czy nie ma, czy są zatoki, czy nie. Ponieważ nie można było tego wyartykułować na Radzie, dlatego odstąpiliśmy, a nie dlatego, że większość Rady się nie zgadzała, czy się zgadzała. Nie było żadnego głosowania, więc trudno powiedzieć, jaka była większość. Jesteśmy tutaj, żeby wspólnie wypracować elementy, które są zbieżne i możemy od tego zacząć.

Przewodniczący Komisji udzielił głosu obecnemu na posiedzeniu dzisiejszej Komisji radnemu Jackowi Tomasiakowi: Na sesji RM został jednak przegłosowany konkretny wniosek. Rada Miasta scedowała to na dzisiejszą Komisję. Chcę przypomnieć, że wniosek był precyzyjny i on został również przez Radę przegłosowany. Dlatego dzisiaj się tym Komisja zajmuje.

Radny Kazimierz Majcher: Szanowni Państwo to jest posiedzenie Komisji Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska i debatujemy nad problemem „Drogi Wschodniej”. W tej chwili liczymy się oczywiście ze stanowiskiem mieszkańców, ale musimy mieć jakieś założenie do czego mamy się odnieść. Jest napisane wyraźnie: jest to stanowisko mieszkańców miasta Lubartowa w sprawie planowanej inwestycji, tj. budowy „Drogi Wschodniej” na odcinku od skrzyżowania z ulicą Lubelską do skrzyżowania z ulicą Wierzbową”. Oczywiście będziemy dyskutowali, ale myślę, że według litery prawa nie jest to podstawą do tego, żebyśmy się tym, na podstawie tego dokumentu, zajęli na Komisji i dyskutowali.

Radny Jerzy Tracz: Szanowny Panie Przewodniczący, Szanowna Komisjo, Obecni Goście w zasadzie chciałbym to rozszerzyć, jako dalszy głos w dyskusji, zgodnie z wolą, życzeniami lokalnej społeczności. Dla mnie jest, było i będzie pierwszoplanową rzeczą dobro mieszkańców tego miasta i samego miasta. Nic o nas bez nas. Moi Drodzy te konsultacje według mieszkańców, bo ja od kilku lat to prowadzę, w dalszym ciągu kontynuuję i w tej chwili nie było dane wielu podmiotom zabrać głosu i złożyć swoich wniosków, choćby przedstawicielom ogródków działkowych, przed którymi jest wielki dylemat. Ja rozmawiam z wieloma mieszkańcami. Mam sondę przeprowadzoną bardzo dokładnie. I upoważniają mnie w dalszym ciągu. Ja w skrócie tak przedstawię, tak jak Przewodniczący mówił, jaka jest ich wola, przybliżę wszystkim. Mamy rok 2017 od narodzenia Chrystusa. Nasza Planeta ma miliardy lat. Przypomnę co mówi Władca tego świata: „Daję ci tę ziemię w posiadanie, abyś o nią dbał i długo na niej żył.” Dlatego jest niedopuszczalne, żeby ekologia przegrywała z wygodą. A gdzie jest dobro przyszłych pokoleń? Codziennie w środkach masowego przekazu słyszymy informacje o stanie zanieczyszczenia powietrza, czyli smogu. W przeszłości nadmiar substancji chemicznych wpłynął na zmiany klimatyczne, w wyniku których wyginęły dinozaury. Samochód również jest obecnie takim trucicielem środowiska, wpływającym negatywnie na życie organizmów żywych i przyrodę. Ulica Wschodnia – niech to będzie planowanie wspólnej przestrzeni, z udziałem jak największej rzeszy mieszkańców i wysłuchanie ich głosów, w tym ankietyzacja, której zbrakło. Wsłuchajmy się w zdania i opinie dużej rzeszy właścicieli i użytkowników trzech ogródków działkowych, których nie było oraz tych, którzy obsiewają bardzo duże tereny zbożem, owsem i pszenicą, żywiąc nas, jak również zwierzęta. Wsłuchajmy wszystkich tych, co pobudowali się przy tej ulicy i posiadają działki w okolicy. Wsłuchajmy się jaka jest opinia szpitala, który leży na obrzeżu.

Bardzo ważne, wskazane, pożądane jest, aby każdy z nas podejmując tak ważną decyzję, przemierzył tę trasę, którą ma przebiegać ta planowana droga, żeby sam ocenił i wyciągnął plusy i minusy oraz odpowiedzialnie wypowiedział się o zasadności jej budowy. Na ostatniej sesji RM przedstawiłem trzy aspekty mieszkańców naszego miasta odnośnie ich sprzeciwu budowy. Był to aspekt ekonomiczny, przyrodniczy, hydrologiczny oraz alternatywa – rezygnacja z budowy i poprowadzenie przez miasto innego wariantu przejazdu. Moi Drodzy my w tej chwili, o ile chodzi o tę kadencję i wiele innych, podejmujemy jedną z najważniejszych decyzji, gdzie najbardziej tęgie mózgi nie odkręcą tego. To co większość mieszkańców stwierdza – zrujnowanie środowiska przyrodniczego na wiele lat, na zawsze. Co zgotujemy dla przyszłych pokoleń? Musimy wziąć w tej chwili pod uwagę interes działkowiczów, jak również musimy wiedzieć o tym, że rozwiązaniem, o ile chodzi o połączenie Parczewa jest kolej, mamy komunikację międzymiastową. Czas się nad tym pochylić i zmienić mentalność naszych mieszkańców. Ja tylko mówię: wszyscy akceptują ulicę Wschodnią jako drogę lokalną. Dla tych wszystkich, którzy raz tylko wzięli kredyt, większość z nich nie będzie w stanie zmienić swojego miejsca zamieszkania i ponownie się przenieść z tej uciążliwej w przyszłości dla nich, pełnej spalin, hałasu i kurzu ulicy. Dla nich, dla ich dzieci i przyszłych wnuków będzie to wielkie utrudnienie. Większość z nich mówi „nie”, zdecydowanie „nie”, akceptują tylko i wyłącznie drogę lokalną. Działkowcy wręcz mówią, to będzie przekreślenie w tej chwili ich bardzo ważnej możliwości uprawiania i przebywania na świeżym powietrzu, tak bardzo dla nas wszystkich cennym. Zobaczycie jakie będą kłopoty, jakie będzie zmarnowane środowisko. Musimy wiedzieć, że miejscami jest ponad metr torfu, nie mówiąc o tym, że jest wiele źródełek. Ci, którzy w tej chwili uprawiają duże hektary na bardzo dobrej glebie, nie będą również mieli dojazdu, będzie to wysoce utrudnione. Jak się z tym uporami? I czy stać będzie miasto na tak wielki wydatek, żeby to zbudować?

Przed dopuszczeniem do głosu przedstawicieli mieszkańców Przewodniczący poddał pod głosowanie wniosek złożony przez radnego G.Gregorowicza, aby za punkt wyjścia do debaty o „Drodze Wschodniej” przyjąć stanowisko wyrażone w dniu dzisiejszym przez społeczny komitet protestacyjny. Został on przyjęty przez Komisję stosunkiem głosów: 4 gł. „za”, 0 gł. „przeciw” i 2 gł. „wstrzym.się”.

Zgodnie z przyjętym wnioskiem Przewodniczący dopuścił do głosu przedstawicieli mieszkańców.

W pierwszej kolejności głos zabrał Pan Maciej Polak: Skoro już przyjęliśmy, że stanowisko mieszkańców en block ma być punktem wyjścia do dyskusji, no to przedstawmy może stanowisko. Szanowni Państwo punktem wyjścia do stanowiska mieszkańców niech będzie teza, którą przed chwilą Pan radny Polichańczuk powiedział i zresztą trafnie, że m.in. jednym z powodów przekazania sprawy do Komisji było to, że mieszkańcy w swoich zgłaszanych postulatach nie określili konkretów i oto zresztą były pytania na sesji. Więc to stanowisko w 13 punktach wyrażone, złożone w dniu dzisiejszym, jest skonkretyzowaniem stanowiska mieszkańców i zaczyna się w punkcie 1 od koncepcji, od postulatu zmiany kategorii drogi z kategorii drogi zbiorczej na kategorię drogi lokalnej. Powodem tego postulatu jest fakt, że rozporządzenie w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi, mniejsza o jego szczegółową nazwę, wyznacza pewne określone minima: minimum szerokości pasa drogowego, minimum pasów jezdni itd., dlatego zmiana klasyfikacji drogi ma znaczenie pierwszorzędne dla omówienia dalszych postulatów. I w tym miejscu, kiedy mowa o zmianie

klasyfikacji drogi, stwierdzam, że ten postulat jest zgodny w części wyrażonej w projekcie stanowiska Pana Burmistrza tiret ostatnie do przecinka, do momentu, w którym projekt Pana Burmistrza przewiduje przystąpienie do prac nad zmianą kategorii drogi z KDZ na KDL w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i to tyle, do przecinka. Jeżeli chodzi o punkt drugi projektu mieszkańców, gdy mowa o szerokości projektowanego pasa drogowego nieprzekraczającego 15 m, Szanowni Państwo nie widzimy argumentów i nie zostały nam one przedstawione, mimo wyraźnych pytań, które padały m.in. na ostatniej sesji, po co pas drogowy miałby zajmować szerokość 25 m. Nasze pytania, które padały publicznie, nie znalazły odpowiedzi, ale liczymy, działania matematyczne obejmujące dodawanie do 15 wychodzą nam i kiedy będziemy postulować w następnym punkcie określenie szerokości jezdni i kiedy zwrócimy uwagę, że pas 15-metrowy to możliwość zagospodarowania 9-ciu metrów szerokości na inne elementy drogi niż jezdnia, to uważamy, że te 9 metrów w zupełności wystarczy w takim zakresie, w jakim my jesteśmy w stanie przewidywać. Bardzo chętnie posłuchamy, dlaczego Państwo ewentualnie mogliby uważać inaczej i dlaczego pojawiają się argumenty mówiące o konieczności szerszego niż 15, szerszego niż 20, sięgającego 25 m pasa drogowego. Jeżeli chodzi o punkt 4-y, gdzie mowa o ciągu pieszym od ulicy Lubelskiej do szpitala przy ulicy Cichej, postulat ten wynika z obecnego charakteru zabudowy na tym odcinku, tzn. od Lubelskiej do szpitala, wedle planowanego przebiegu drogi, jest to odcinek po prostu zamieszkały, jest to odcinek, który w m.p.z.p. jest przewidziany jako teren przeznaczony na budownictwo mieszkaniowe, chodnik na takim odcinku naszym zdaniem wydaje się koniecznością. Jeżeli chodzi o punkt 5-y, zaprojektowanie ścieżki rowerowej na całej długości „Drogi Wschodniej”, tzn. od ulicy Lubelskiej do ulicy Wierzbowej. Ścieżka rowerowa jest znakiem czasu. Kiedy z góry rzutujemy tę drogę na plan miasta, to widzimy, że planowana „Droga Wschodnia” pozostaje jakby w ciągłości np. z ulicą Koźmińskiego, gdzie taka ścieżka została stworzona. Widzimy, że „Droga Wschodnia” będzie zamykać miasto, doceniamy pewne walory turystyczne tego regionu i widzimy możliwość jakiejś formy turystyki rowerowej, względnie ruchu mieszkańców po prostu, niekoniecznie turystycznego, rowerowego. Wyłączenie jej z pasa jezdni wynika z zapewnienia względów bezpieczeństwa. Kiedy omawialiśmy, kiedy sami z mieszkańcami zastanawialiśmy się nad tym punktem, to zwróciliśmy uwagę, że budowa ścieżek rowerowych w takiej formule, jak np. od obwodnicy do Kozłówek przez Nowodwór, gdzie ścieżka rowerowa jest oddzielona jedynie pasem farby od pasa jezdni, tak naprawdę może powodować utrudnienia wielorakiego rodzaju - albo jest traktowana jak parking, albo jest traktowana po macoszemu jako miejsce na składanie śniegu itd. Wyłączenie jej z jezdni, oddzielenie jej od jezdni jest możliwe, naszym zdaniem, przy zachowaniu szerokości projektowanego pasa drogowego na poziomie 15 m. Jeżeli chodzi o jej nawierzchnię, postulujemy asfalt jako bezpieczniejszą, lepszą formę dojazdu niż bruk. Jeżeli chodzi o punkt 6-y, zaprojektowanie skrzyżowań o ruchu okrężnym, naszym zdaniem, trzech skrzyżowań, postulujemy projektowanie tych skrzyżowań w takim wymiarze, w jakim wynikają one z koncepcji projektu, jaki przedstawiamy. Naszym zdaniem projektowane rondo przy ulicy Lubelskiej jest projektowane zbyt szeroko. Projekt, który przedstawiamy w punkcie 6-ym, czytany w związku z punktem 1-ym, czyli w związku z tym, że wszelki projekt będzie odbywać się według parametrów charakterystycznych dla drogi zakwalifikowanej jako lokalna, będzie wystarczające. Od razu nadmieniam, że obrazowo przykładem takiego ronda, jest takie rondo jak zbudowane przy Biedronce, przy skrzyżowaniu przy ulicy Piaskowej – Lubelskiej. Jeżeli chodzi o punkt 7-y, tzn. rondo budowane przy ulicy Piaskowej i Łąkowej, proszę Państwa szanujemy argument o rondzie jako skrzyżowaniu względnie bezpiecznym,

możliwie najbezpieczniejszym do realizacji na drodze jaka jest projektowana, jednak zauważamy, że projekt, który mamy przedstawiony w koncepcji, naszym zdaniem jest zbyt pompatyczny. Wystarczające będzie mini rondo możliwe do lokalizowania na drogach klasyfikowanych jako lokalne. Przykładem ronda, o którym mowa w punkcie 7-ym, takim przykładem pozwalającym na stwierdzenie o czym mówimy, jest rondo na ulicy Cichej przy szpitalu. To rondo faktycznie umożliwi ruch okrężny, jednocześnie go bardzo nie blokuje, to nie jest rondo wyniesione, w razie konieczności przejazdu pojazdów ponadgabarytowych czy coś w tym rodzaju, można jechać wręcz po nawierzchni ronda. Gdy mowa w punkcie 8-ym o wyniesieniu wszelkich przejść dla pieszych od ulicy Wierzbowej do ulicy Łąkowej, proszę Państwa od początku mówimy i jest to nasza intencja, by droga miała wyłącznie charakter lokalny. Uwzględniając to, że mówimy o terenie miasta, wyniesienie przejść ma na celu spowolnienie ruchu. Od ulicy Wierzbowej do ulicy Łąkowej, dlatego że bez tego ulica stanie się w zasadzie od skrzyżowania z ulicą Łąkową ulicą wyścigową. Będzie to ulica, która biegnie przez teren de facto niezabudowany, rodzi się ryzyko, by droga na tym odcinku nie była wykorzystywana w sposób inny niż miałoby to wynikać z jej intencji, by to nie była ulica skłaniająca do rozwijania dużych prędkości, a nadto na tym odcinku będą przecież zlokalizowane ciągi piesze m.in. nad Wieprz. Nie da się ukryć, że pewien ruch pieszy, zwłaszcza w sezonie wiosennym i letnim na tym odcinku się odbywa. Jest to minimum, naszym zdaniem, zmierzające do zabezpieczenia tego, by ulica nie była ulicą ruchu zbyt szybkiego i by przejścia dla pieszych były względnie bezpieczne, by zmuszały do zmniejszenia prędkości, konkretnie przez przejściami. Nie widzimy, gdy mowa o punkcie 9-ym, żadnego uzasadnienia dla budowy ronda przy ulicy Wschodniej z ulicą Wierzbową. Kiedy obserwujemy ruch na tamtym odcinku, to nie można powiedzieć obecnie nawet, by ruch na ulicy Wierzbowej miał charakter regularny. Budowa ronda w tamtym miejscu naszym zdaniem jest niekonieczna o tyle, że wjazd od ulicy Wierzbowej, patrząc w kierunku na Chlewiska w Drogę Wschodnią, będzie wjazdem w prawo, będzie więc wjazdem absolutnie bezkolizyjnym, kiedy chodzi o ruch z kierunku przeciwnego, marginalnym, kiedy uwzględnimy wyłącznie to, że ulica Wschodnia nie będzie biegła dalej, to znaczy w kierunku Parczewa. Kiedy mowa o punkcie 10-ym, likwidacja wszelkich zatok autobusowych oraz infrastruktury komunikacji publicznej, to intencją naszą jest, by nigdy nikogo nie korciło, by ulica Wschodnia stała się docelowo ulicą tranzytową, by nigdy, niezależnie od obecnego etapu, kiedy nad tym dyskutujemy, nie było możliwości skierowania ruchu np. międzymiastowego na tę ulicę, by nie mogła ona pełnić w sposób stały, bez żadnych zmian drogi de facto głównej w mieście. Pokusa taka mogłaby się znaleźć, kiedy się uwzględni zwłaszcza miejsca, w których dotychczas te przystanki były projektowane. Wreszcie kiedy mówimy o ulicy Wschodniej jako o drodze o charakterze lokalnym, nie zauważamy konieczności budowy lewoskrętów. Do tego skłania nas analiza ruchu w mieście na wszystkich obecnie istniejących ulicach, analiza, z której wynika, że lewoskręty nie są praktykowane w zasadzie na żadnym skrzyżowaniu w Lubartowie, na żadnym, o którym można by powiedzieć, że prowadzi ... (Wypowiedź radnego z sali nie do odtworzenia.) W którym miejscu? Panie radny, jeżeli mam wyliczać lewoskręty w mieście, to pierwszy jest lewoskręt do skrzyżowania z ulicą Koźmińskiego, następny lewoskręt jadąc ulicą Lubelską jest dopiero do skrzyżowania z ulicą Chopina. (Wypowiedź radnego z sali nie do odtworzenia.) A w którym miejscu Państwo jeszcze widzą lewoskręt? (Wypowiedź radnego z sali nie do odtworzenia.) Wąski lewoskręt mieszczący jeden samochód. (Wypowiedź radnego z sali nie do odtworzenia.) Następny lewoskręt jest do skrzyżowania z ulicą Cichą i to są, nie licząc skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego, ale tam droga zaczyna bieć inaczej, to są dwa lewoskręty na tym odcinku. (Przewodniczący Komisji:

Prosiłbym, żeby usystematyzować, żeby Pan kontynuował, przedstawił stanowisko, a później koledzy będą mogli zabrać głos.) Dalej – jeden lewoskręt przy dworcu PKP, żadnego lewoskrętu w ciągu ulic Szaniawskiego, Powstańców Warszawy, żadnego lewoskrętu na ulicy Nowodworskiej, na Alejach 1000-lecia, jeden lewoskręt na ulicy Lipowej, ale to z uwagi znowu na bieg drogi. I to jest tyle, jeżeli chodzi o lewoskręty w mieście. Jeżeli droga ma pełnić charakter drogi lokalnej i wieść do ulic dobiegających do niej, nie widzimy potrzeby lokalizacji lewoskrętów, a co dodatkowo powoduje konieczność zwalniania, konieczność liczenia się z tym, że samochód poprzedzający będzie skręcał w lewo, będzie dodatkowym czynnikiem wyhamowującym ruch. Nie chcemy i tego dotyczy nasza intencja, aby budowa lewoskrętów znów stworzyła szansę jazdy na wprost, w zasadzie bez ograniczeń. I o tym mówimy od samego początku, to nie jest tajemnica. Także jeżeli chodzi łącznie o ilość lewoskrętów, to ja mogę się w Lubartowie doliczyć sześciu, z czego lewoskrętów, które rzeczywiście obecnie spełniają swoją rolę, to maksymalnie dwóch, tak jak mówiłem – do skrzyżowania z ulicą Koźmińskiego i do skrzyżowania z ulicą Chopina i jeszcze jeden w kierunku przeciwnym, do skrzyżowania z ulicą Cichą – jest to lewoskręt stosunkowo młody, miasto długo żyło bez tego lewoskrętu, ale akurat jest to skrzyżowanie, które włącza w główną ulicę miasta, zasadniczą część miasta. Przecież do momentu budowy ronda przy Kauflandzie mieliśmy de facto dwa skrzyżowania, i skrzyżowanie z ulicą Mickiewicza, z ulicą Cichą i z ulicą Piaskową, to były trzy skrzyżowania, które włączały czwartą część miasta na drogę w kierunku Lublina, na najczęściej eksploatowany kierunek w tym mieście. (Przewodniczący Komisji: Prosiłbym dalej, myślę, że przejdziemy później do dyskusji.) Jeżeli chodzi o punkt 12 – Wprowadzenie ograniczeń wjazdu pojazdów o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, z wyłączeniem zaopatrzenia i służb komunalnych, w tym miejscu postulat mieszkańców pozostaje częściowo w zgodzie z jednym z postulatów przedstawionych przez Pana Burmistrza, jednak ma zasadniczo inną redakcję, niebędącą jedynie różnicą semantyczną. Koncepcja przedstawiona przez Pana Burmistrza zakładała sformułowanie: „z wyłączeniem zaopatrzenia i obsługi lokalnych firm i instytucji”. Nasza ogranicza się do klasycznego, używanego w praktyce sformułowania „z wyłączeniem zaopatrzenia i służb komunalnych”. Zdajemy sobie sprawę, że ten ostatni, dwunasty punkt jest punktem być może niewspółczesnym do etapu, na jakim obecnie rozmawiamy, bo dotyczy on oznakowania, a zatem czegoś, co wykracza poza samą fazę koncepcji i jest tematem na projekt organizacji ruchu. Dlatego ten punkt i sposób jego realizacji, naszym zdaniem pozostaje do dyskusji, niemniej intencją jest, by ulicę Wschodnią budować z założeniem, że będzie to ulica dla ruchu samochodów osobowych. I punkt 13-sty, naszym zdaniem jest oczywisty, możliwość etapowej realizacji inwestycji, to po prostu kwestia faktu, a nie postulatów. Zdajemy sobie sprawę, że drogi nie da się zbudować z dnia na dzień. Dyskusyjna natomiast pozostanie kolejność, w jakiej inwestycja będzie realizowana i oddawana do użytku. Może jeszcze tytułem uzupełnienia kolega Teodor Czubacki.

Głos zabrał Pan Teodor Czubacki: Ja jeszcze w kwestii uzupełnienia odnośnie dwóch punktów, które tutaj zawarliśmy. Chodzi o te ronda przy ulicy Piaskowej i ulicy Łąkowej. Dlaczego optujemy tutaj nad rondami typu mini rondo. To mini rondo tak naprawdę to nie jest małe rondo. Proszę zwrócić uwagę na mapach, na zdjęciach, które dostępne są w internecie, tak naprawdę to rondo spełnia warunki możliwe do swobodnego poruszania i we właściwy sposób poruszania się po tej jezdni. To nie są naprawdę małe ronda. A dlaczego uważamy, że powinny być to mini rondo, a nie małe rondo, tak jak sugerują nam projektanci w projekcie. Proszę zwrócić uwagę, na konsultacjach społecznych, dobrze, że

dzisiaj Pan Naczelnik jest, to pewnie to potwierdzi, mówił o natężeniu ruchu, wtedy na konsultacjach społecznych mówił o 10 – 12 tysiącach wjazdów samochodu osobowych do Lubartowa. Do czego zmierzam? Rondo, które proponujemy, czyli to mini rondo tak naprawdę nie będzie obsługiwało tych 10 tys., które wjedzie do Lubartowa. Te 10 tys. rozjedzie się na tym rondzie w prawo, w lewo lub pojedzie prosto. Tak naprawdę budowanie kolejnego dużego ronda, które nie będzie obsługiwało tak dużego natężenia ruchu po prostu jest w tym momencie w tym miejscu niezasadne. Jeszcze odnośnie punktu dotyczącego przystanków autobusowych. Dlaczego uważamy, że nie są zasadne? Miasto Lubartów w istocie nie posiada komunikacji miejskiej. Jedyna komunikacja miejska, która pojawia się w mieście Lubartowie to pana, który prowadzi działalność gospodarczą z ulicy Kolejowej, który świadczy nota bene przejazdy z jednego miejsca na drugie miejsce plus dodatkowe przejazdy z Lublina do Lubartowa. Pozostały ruch samochodów osób przewożących z Lublina do Lubartowa to jest ruch czy to PKS-em, czy innymi środkami komunikacji. Miasto Lubartów, tak jak ma ją Lublin, czy Warszawa, nie posiada swojej komunikacji. A zakładanie, że może kiedyś coś się wydarzy, to jest zakładaniem na wyrost. Równie dobrze możemy pobudować pod ulicą Wschodnią tunel, który być może kiedyś wykorzystamy do jakichś celów. Uważamy, że jest to po prostu niezasadne i dodatkowe obciążenie tej inwestycji. Ja jedynie jeszcze na koniec przypomnę, że parę lat temu pewien inwestor, który prowadzi działalność gospodarczą w sensie przewożenia osób, próbował wprowadzić ruch na ulicy Piaskowej, Łąkowej, do szpitala, do Lubelskiej, po dwóch, trzech tygodniach zrezygnował, bo po prostu nikt tam nie wsiadał i nie wysiadał.

Przewodniczący Komisji podziękował przedstawicielom mieszkańców za przedstawienie ich stanowiska i poprosił o zabranie głosu przez przedstawicieli Urzędu.

Naczelnik Wydz. SRF Piotr Turowski: Nie zgadzam się z rzeczami, które zostały przed chwilą powiedziane. To nie jest tak, że w mieście nie ma lewoskrętów, one są i funkcjonują. Jeżeli Państwo wychodzą od takiego stanowiska, że w Lubartowie nie ma lewoskrętów, to wydaje mi się, że nie jesteśmy w stanie wypracować wspólnego stanowiska. Punkty: 1, 4, 5, 6, 12 i 13 tego stanowiska, które zostało przed chwilą odczytane, zostały uwzględnione albo w koncepcji, która znalazła się na stronie i została poddana konsultacjom, która jest efektem tego co zostało zamówione przez miasto albo w przedstawionym na sesji przez Burmistrza stanowisku, przedstawianym jako stanowisko Rady Miasta, bo ja rozumiem, że takie stanowisko wypracowujemy na dzisiejszej Komisji. (Wypowiedzi z sali nie do odtworzenia.) Propozycja stanowiska. Ścieżka rowerowa jako oddzielona została przewidziana na całej długości tej drogi. Tak samo z ciągiem pieszym, który w części nawet znajduje się po dwóch stronach tej ulicy, a w części po jednej stronie. Co do ograniczenia o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, wyłączenie zaopatrzenia i służb komunalnych, ogranicza możliwość dojazdu przez lokalne firmy. Dobrze rozumiem to stanowisko? Wydaje mi się, że jest to stanowisko zbyt daleko idące, jest to droga publiczna. Jeżeli przedsiębiorca mieszka w tym mieście, płaci podatki i również prowadzi firmę, to powinien mieć również prawo do korzystania z drogi. My nie rozmawiamy w tym momencie o drodze prywatnej, na naszej własnej posesji, gdzie możemy budować każdą drogę, tylko o drodze publicznej, która ma służyć mieszkańcom. I to co Państwo próbujecie ograniczać po to, żeby zawęzić charakter tej drogi do drogi osiedlowej, być może jest słuszne z punktu widzenia osoby mieszkającej bezpośrednio przy drodze ... (Wypowiedzi z sali nie do odtworzenia.) Tutaj zabrakło firm lokalnych i wydaje mi się, że to jest za daleko idąca ingerencja w tym momencie. Możliwość

realizacji inwestycji w etapach jest również przewidziana we wcześniejszym stanowisku. Natomiast różnice, z tego co udało mi się wychwycić, sprowadzają się do tego, że w stanowisku przed chwilą odczytanym, szerokość pasa drogowego ma nie przekraczać 15 m i to wyliczenie pierwotne skąd się bierze 15 m, skąd się bierze 25 m, to postaram się odpowiedzieć. To było napisane również w tym wcześniejszym stanowisku: w celu umożliwienia umieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej poza pasami jezdni. Jeżeli mamy jezdnię nawet szerokości, jak Państwo ujęliście w stanowisku – 6 m, do tego doprojektujemy obustronnie chodnik o szerokości 1 m, 1,5 m, do tego doprojektujemy ścieżkę rowerową, która będzie miała 1,5 m, to przy tej szerokości 2m - 2,5 m, którą Państwo przewidzieliście, 15 m, musimy kłaść infrastrukturę pod jezdnią, bądź chodnikiem, bądź pod ścieżką rowerową. Natomiast pas drogowy szerszy umożliwia nam położenie tej infrastruktury z boku i rozwój tej infrastruktury, bo być może niecała infrastruktura zostanie od razu położona w tym miejscu, natomiast sam pas drogowy, szerokość tego pasa nie przesądza o tym, jaka to ma być droga. Tak samo jak nie przesądza o tym, czy to jest KDZ, czy KDL. Szerokość 6 m i 25 m pasa możemy zrobić zarówno na KDZ, jak i na KDL. Czyli tutaj wydaje mi się, że to stanowisko, które było przedstawione przez Burmistrza, było ... Jeżeli Państwo chcecie, żeby to było KDL, trzeba wystąpić o zmianę w planie, natomiast to nie zmienia nic w parametrach projektowania drogi. Na jednym i na drugim można taką samą szerokość drogi zaprojektować. Co do ronda przy ulicy Piaskowej i Łąkowej, jeżeli chodzi o wyspę środkową – 4,10 m, moim zdaniem takie rondo jest za małe. Po prostu ta droga musi mieć rondo zbliżone do tego, jakie się znajduje na skrzyżowaniu ulicy Lubelskiej. Takie też są propozycje projektanta. Uwagi architekta miejskiego zmierzały wręcz w drugą stronę, żeby rondo, które są projektowane, były rondami na przyszłość, czyli były rondami większymi. Im większe rondo, tym jest bezpieczniejsze. Natomiast 4,10 m wyspa z kostki wydaje mi się, że nie rozwiąże tej drogi nawet na dzisiaj, a nie wiem, jak będzie funkcjonować w przyszłości. Niestety tak jest, że samochodów nam przybywa. To co podawałem na sesji, to było 23 tys. pojazdów na dobę do Lubartowa i mówiłem, że za Lubartowem mamy 10 tys., czyli 13 tys. pojazdów wjeżdża do miasta. Ta droga na odcinku do ulicy Łąkowej powinna obsłużyć dojazd do szpitala, będzie to najkrótszy przejazd, czyli powinna umożliwiać przejazd karetką. Tutaj należy wyważyć to stanowisko tak, żeby ta droga mogła funkcjonować i służyć mieszkańcom. Co do wyniesienia wszystkich przejść dla pieszych od ulicy Wierzbowej do ulicy Łąkowej, tego nie było w pierwotnym stanowisku. Likwidacja ronda przy ulicy Wierzbowej. Trudno się do tego odnosić, będzie to takie samo skrzyżowanie jak przy ulicy Łąkowej i Piaskowej. Czyli tutaj nie wiem, dlaczego z jednej strony robimy skrzyżowanie bezpieczne, a z drugiej strony próbujemy robić skrzyżowanie z ... Tutaj wydaje mi się, że trochę brakuje konsekwencji, bo nie wiem, czym się będzie różniło rondo przy ulicy Wierzbowej od tych dwóch rond początkowych, które zostały wskazane jako zasadne. Co do likwidacji wszystkich zatok autobusowych oraz infrastruktury komunikacji publicznej. To pytanie zasadnicze: czy ta droga ma służyć rozwojowi miasta w przyszłości, czy mamy ją ograniczyć tylko i wyłącznie do drogi lokalnej, dojazdu do posesji przy ulicy Łąkowej i przy ulicy Piaskowej. Bo jeżeli taka jest intencja, żeby tak ta droga została ograniczona, tak powinno to zostać zapisane. Co do lewoskrętów, ta wypowiedź została przedstawiona przed chwilą. Te lewoskręty funkcjonują na ulicy Lubelskiej. Jeżeli ta droga, nawet jako droga lokalna ma bezpiecznie funkcjonować, to ona powinna mieć i bezpieczne rondo i bezpieczne lewoskręty.

W dyskusji ponownie głos zabrał Pan Maciej Polak: Pan próbował złapać za lewoskręty, ale ja je wszystkie wyliczyłem. Ale mówi Pan co innego. Ta droga to droga publiczna, przedsiębiorca płaci podatki, powinien móc po niej jechać. Ale Lubelska to też droga publiczna, przedsiębiorca też płaci podatki i nie może po niej jechać. Ale Partyzancka to też droga publiczna, przedsiębiorca płaci podatki i ruchu samochodów 40-tonowych tam nie ma. Także ruch samochodów ciężarowych został ostatnio w Lubartowie, wydaje się, uregulowany w taki sposób, w jaki do teraz to się nikomu nie śniło. To znaczy, nawet jeżeli ktoś ma ochotę przejechać z Wierzbowej, gdzieś w kierunku np. Lublina, to już przez miasto nie jedzie, bo on nie jest lokalny, nie jest zaopatrzeniem, musi jechać na obwodnicę. I słusznie. I taka jest intencja, bo po to ta obwodnica w Lubartowie jest skonstruowana, że ruch ciężki ma się nie odbywać w mieście, najkrótszą drogą do drogi najwyższej kategorii i wtedy na około. I my też mamy taką intencję. Jeżeli przez lata jednym z największych problemów w mieście Lubartów był ruch samochodów ciężarowych po ulicy Szaniawskiego – Powstańców Warszawy, Lipowej i jeżeli jednym z osiągnięć, może teraz zapominanym, ale była budowa obwodnicy i wyprowadzenie ruchu ciężkiego z Lubartowa, to chciałbym usłyszeć jakieś dodatkowe argumenty, które teraz mają prowadzić do odwrócenia trendu. Jeżeli mamy z powrotem wpuścić ruch tak zwany do obsługi samochodów ciężarowych do miasta, to chciałem zapytać w taki sposób: a jakie są argumenty, by z powrotem przenosić ruch samochodów ciężarowych z dróg najwyższej kategorii na ulice miejskie, w tym na tereny zamieszkałe? I to jedno. Jeżeli chodzi o problem pasa drogowego, to jak już wcześniej mówiłem, my czekamy i bardzo chętnie posłuchamy tych argumentów, które mają przekonać, że to ma być np. nie 12, nie 15, ale 18, 20, 25 metrów, ponieważ na obecnym etapie tego nie ma. Bo jeżeli Pan powtórzył tezę z projektu stanowiska Pana Burmistrza, kiedy mowa o zachowaniu 25-metrowego pasa drogowego w celu umożliwienia umieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej poza pasami jezdni, to przyjmujemy bardzo chętnie argumenty i prześlemy je do dalszej dyskusji – a jakie to elementy infrastruktury mają być zlokalizowane? A ile potrzeba na nie miejsca? Jaka jest potrzeba i jaka jest perspektywa? Kiedy znowu mówi Pan, w kontekście dwóch rond, że ronda Panem zdaniem powinny być na przyszłość, powinny być większe, przepraszam nie Pana zdaniem, Pan mówi, że jest to opinia projektanta, że ronda powinny być na przyszłość, to trzeba wrócić do tego, na czym Pan skończył – jaka jest intencja budowy tej drogi? Pytanie o intencję budowy tej drogi przekazywałem na sesji Rady Miasta. Inny z pytających, Pan Baluk powiedział wprost, kierując swoje pytanie do Pana Burmistrza: jakie jest jego stanowisko na temat budowy tej drogi? Zatem to pytanie ja dzisiaj na Pana ręce składam. Jakie jest Pana, jako Naczelnika, nie Pana prywatnie, stanowisko co do tej drogi? Jaka to ma być droga? I jaka jest intencja? Kiedy mowa o przejeździe karetek, za wyjątkiem dwóch rond, tzw. małych, na odcinku do ulicy Lubelskiej nie będzie przecież wedle naszych postulatów żadnych utrudnień. Z rondem małego typu karetki radzą sobie. Jest to temat, który myślę nie wymaga szerszej dyskusji, bo to po prostu praktyka ronda na ulicy Cichej wskazała, że takie dla ruchu karetek jest wystarczające. I kiedy chodzi o porównanie skrzyżowań z ulicą Lubelską i z ulicą Wierzbową, to rzeczywiście takie same skrzyżowania, ale je coś różni. Będzie je różnić ilość ruchu. Bo jeżeli przyjmujemy intencje i założenie budowy ulicy Wschodniej jako lokalnej, to na ulicy Wierzbowej ruch się kończy. Jeżeli można przyjąć, że największy wjazd samochodów będzie od skrzyżowania z ulicą Lubelską, jeżeli ten ruch będzie się później rozjeżdżał w zasadzie wyłącznie w lewo z ulicy Wschodniej, to ilość pojazdów dojeżdżających do skrzyżowania z ulicą Wierzbową, po ulicy Wschodniej będzie zdecydowanie mniejsza na tym skrzyżowaniu niż na skrzyżowaniu z ulicą Lubelską, a zatem te skrzyżowania zasadniczo różnić będzie sposób ich wykorzystania. A zatem wracając do tego,

na co chcielibyśmy uzyskać odpowiedź, skoro mamy dyskutować w dobrej wierze, a dyskusja w dobrej wierze uzależniona jest przynajmniej od przyjęcia, że jasno określimy intencje – jaka jest intencja tej drogi? I czy mamy dyskutować o ulicy Wschodniej, która kończy swój bieg na skrzyżowaniu z ulicą Wierzbową, czy mamy dyskutować o drodze jednak zamienną dla ulicy Lubelskiej, na całym odcinku od skrzyżowania z ulicą Lubelską aż do skrzyżowania z Wojska Polskiego? W perspektywie.

Naczelnik Wydz. SRF P.Turowski: Ja mam jedną prośbę. Pomiędzy czterdziestoma tonami a 3,5 tony jest 36,5 tony różnicy. Natomiast ja rozumiem, że Pan przywołuje mi, nie wiem, budowę Drogi Wschodniej w charakterze obwodnicy wschodniej, tylko że jest to koncepcja, która opierała się na troszkę innym skomunikowaniu miasta i opierała się na troszkę innym przebiegu drogi 19, niż został on zaprojektowany. I zwracam Państwu uwagę, ponieważ to słowo „obwodnica” tu znowu padło, przed chwilą była mowa o budowie obwodnicy, że nam nie jest potrzebna obwodnica po to, żeby sobie ludzie skracali dojazd do Parczewa. Droga nr 19, czyli droga S19 będzie się włączała do istniejącej obwodnicy miasta i cały ciężki ruch nie będzie mógł wjeżdżać do miasta, bo będzie musiał zjeżdżać, w optymistycznym wariacie patrząc, na zjeździe w Wandzinie, natomiast w bardziej pesymistycznym na zjeździe w Niemcach. I wtedy jadąc starą drogą nr 19, ci ludzie mogliby dojechać do Lubartowa i pojechać Drogą Wschodnią, która by u nas faktycznie funkcjonowała po wschodniej stronie miasta. Natomiast co do liczby pojazdów włączających się do ulicy Wierzbowej i do ulicy Lubelskiej, to chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że powstanie Drogi Wschodniej w sposób zasadniczy mogłoby odciążać centrum miasta i te wszystkie uliczki, które łączą się z Drogą Wschodnią w koncepcji, ludzie mieszkający w północnej stronie miasta, mogliby odjechać w tamtą stronę Drogą Wschodnią. Tak samo jak osoby mieszkające pomiędzy ulicą Łąkową i Piaskową będą mogły odjeżdżać w stronę Lublina. Czyli tutaj wydaje mi się, że te skrzyżowania przyjmowałyby wzmożony ruch mieszkańców, tyle że nie będą to mieszkańcy ulicy Łąkowej i Piaskowej, tylko mieszkańcy mieszkający przy centrum, którzy po to, żeby nie wyjeżdżać przez korkujące się centrum, po prostu wyjadą do ulicy Wierzbowej i do ronda i skierują się np. w prawo do drogi S19. Czyli tutaj wydaje mi się, że to nasze ograniczenie tonażu, które zostało zaproponowane, w jasny sposób wskazuje, że ta droga nie ma przejmować żadnego ruchu ciężkiego, o którym Pan wspominał. Czyli tutaj wyłączenie możliwości wjazdu pojazdów z wyłączeniem zaopatrzenia służb komunalnych, czy obsługi lokalnych firm, wyłącza możliwość przejazdów tranzytowych. I tutaj nie ma możliwości, żeby samochód 40-tonowy jechał przez rondo, nawet to, które my projektujemy. Takie samochody nie wjeżdżają do miasta. Ja poruszam się codziennie po ulicy Powstańców Warszawy i po ulicy Szaniawskiego i pomimo tego, że słyszę głosy ludzi, którzy mówią, że tam się odbywa ruch ciężarowy, ruch ciężki, muszę przyznać, że rzadko tam się widuje ciężarówkę, naprawdę rzadko tam się widuje ciężarówkę. Ten ruch, który się rozбивa przy wjeździe do miasta, na obwodnicę i na miasto, powoduje to, że ten ruch ciężki odbywa się obwodnicą, natomiast do miasta naprawdę wjeżdżają samochody, które obsługują miasto. Czy jest to związane z produkcją, która się odbywa na terenie Lubartowa, czy jest to związane z dostawą materiałów, czy jest to związane z zaopatrzeniem. Wydaje mi się, że te samochody po prostu muszą wjeżdżać i muszą się poruszać. Natomiast nie możemy zamykać drogi, patrząc przez pryzmat tego, że obawiamy się, że wjedzie jakiś większy samochód raz na jakiś czas, bo ten samochód, chociażby z podnoszonej przez nas, obsługi PEC-u, który jest zaopatrywany paliwem węglowym i wydaje mi się, że w najbliższym czasie to się nie zmieni, po prostu to zaopatrzenie będzie musiało się w jakikolwiek sposób odbywać. Natomiast

przywołanie ronda przy ulicy Cichej nie uważam za dobry przykład, dlatego że to rondo jest bardzo niewygodnym rondem. Ono jest złym rondem dla kierujących i ono jest pewnie niewygodnym rondem dla kierowców karetek, którzy mają oczywiście wyższe umiejętności od moich, czy innych zwykłych kierowców, ale gdybyśmy zebrali opinie, to naprawdę to nie jest wygodne i bezpieczne rondo i projektując jakiegokolwiek rondo, powinniśmy brać pod uwagę takie parametry, które umożliwią wszystkim kierującym bezpieczne przejechanie.

Następnie głos w toczącej się dyskusji zabrał kolejny przedstawiciel Urzędu Miasta Pan Artur Trocyk – Zastępca Naczelnika Wydziału SRF: Jeżeli chodzi o lewoskręty, to w koncepcji zostały tylko przedstawione lewoskręty do osiedli wielorodzinnych mieszkaniowych, czyli wszystkie jadąc z południa na północ w lewo, czyli i do starych ulic. I w tym momencie ten ruch osiedla wielorodzinne będą intensyfikować. Stąd ta nasza propozycja, żeby te miejsca mogły być rozwiązane w ten sposób, żeby po prostu jak najmniej było blokady ruchu, żeby się te ulice nie korkowały i żeby był w miarę płynny przejazd. Jeżeli chodzi o szerokość jezdni 6 m, to jest w sumie możliwe, z tym że uważam, że 7-metrowa jezdnia by była wygodniejsza, nawet w okresie zimy, kiedy będą duże opady śniegu, ten śnieg będzie zalegał jednak na poboczach i przy 6-metrowej może być już trochę zawężenie pasa jezdni. Jeżeli chodzi o infrastrukturę techniczną, którą tutaj Pan podnosił, obecnie na części ulicy Wschodniej jest już wybudowany kanał sanitarny. Na pewno musimy myśleć o kanalizacji deszczowej właśnie na tym odcinku od Łąkowej do Lubelskiej, ponieważ deszczówki w tym rejonie nie ma, a budowa osiedli wielorodzinnych wymaga tego typu infrastruktury. Jeszcze jest oczywiście wodociąg, który póki co nie jest planowany, sieć gazowa, sieci teletechniczne. I w związku z tym chcieliśmy zachowania tego pasa o szerokości 25 m. Jeszcze dodatkowym takim argumentem na zachowanie szerokości pasa 25-metrowego jest możliwość urządzenia zieleni w tym pasie, która może częściowo zrekompensować ruch pojazdów. Ta ulica po prostu by była ładną miejską ulicą z zielenią publiczną.

Głos ponownie zabrał Pan T.Czubacki: Chciałbym się odnieść do tego ronda na ulicy Wierzbowej, ale tego ronda również na ulicy Piaskowej i Łąkowej. Z tego co słyszeliśmy tutaj, te małe ronda są nieadekwatne dla przejazdu samochodów ciężarowych, natomiast te duże, które proponują tutaj Panowie z Urzędu Miasta są alternatywą. Przyznam się szczerze, że jestem zdumiony, gdyż jak rozmawiam z przedsiębiorcami na ulicy Wierzbowej, to właśnie to rondo na ulicy Wierzbowej jest trudne w przejechaniu, jeśli chodzi o samochody ciężarowe z naczepą. Po to są porysowane te studzienki na rondzie, że właśnie mają trudności z przejechaniem z przyczepą. Dlatego uważamy, że te ronda niskie, te ronda, które są mini rondami są właśnie alternatywą do tych wysokich rond.

Przewodniczący Komisji podziękował przedstawicielom mieszkańców za przedstawienie ich stanowiska, a także za wyrażenie stanowiska przez przedstawicieli Urzędu Miasta i poprosił członków Komisji o zabieranie głosu.

W pierwszej kolejności głos zabrał radny Kazimierz Majcher: Szanowni Państwo ja się dziwię Państwu strasznie z tego względu, że dostajecie Państwo na tacy być może najładniejszą, najpiękniejszą ulicę w Lubartowie. I Państwo macie jeszcze zastrzeżenia. Może o niektórych zastrzeżeniach zaraz porozmawiamy, ale myślę, że dostajecie Państwo najładniejszą ulicę w Lubartowie, gdzie się nie marzy na różnych osiedlach ludziom, mieszkańcom nie możemy takiej ulicy dać, nie możemy nawet asfaltu położyć. Szanowni

Państwo było powiedziane, że będzie to ulica nie KDZ, tylko KDL. I to nie podlega żadnej dyskusji. Bardzo ważną rzeczą jest w przyszłości, w niedługim czasie budowa drogi S19. S19, droga szybkiego ruchu odciąży nam ten cały ruch tranzytowy. Czasami padają słowa, że to będzie obwodnica. Nie ma w tej chwili możliwości, żeby z drogi Wschodniej była obwodnica. Będą zjazdy i wjazdy na drogę S19, tylko w projekcie jest w tej chwili, że będą z ulicy Nowodworskiej i węzeł na Wincentowie. Ten cały ruch, który będzie się kierował z Parczewa w kierunku Lublina, to będzie właśnie w kierunku drogi S19. Zastanawia mnie też bardzo, że Państwo jakoś stronicie od tych skrzyżowań z rondami. Są to najbezpieczniejsze skrzyżowania, jakie mogą być. Jeszcze są bardzo dobre, może jeszcze troszeczkę lepsze skrzyżowania, rondo, które się nazywają turbinowe. Ale myślę, że w tym przypadku nie wchodzi w rachubę. Szanowni Państwo rondo pozwalają na to, żeby na tej ulicy właśnie zwolnić ruch, żeby nie było tych progów zwalniających, bo nie ma tutaj nikogo z Wydziału Infrastruktury, by Państwu powiedział, że mieszkańcy by chcieli około 80 takich progów w mieście zrobić dla bezpieczeństwa. Ale mówię: rondo zabezpieczają to, czynią tak jak próg zwalniający. (Przewodniczący Komisji: Przepraszam. Może przyjmijmy inną metodę. Nie ma sensu się przekonywać, bo każdy ma swoje zdanie. Przedyskutujmy teraz tutaj wewnątrz Komisji. Przedstaw za czym jesteś, co Ci się tutaj nie bardzo podoba, co jest dobre, co jest złe. I po prostu my wszyscy wypowiedzmy się, bo tutaj przekonywanie się nie ma sensu. Przedstawiciele Urzędu Miasta mają swoje zdanie, mieszkańcy mają swoje, także chciałem, żebyśmy w skrócie omówili tutaj po kolei. I wtedy może, jak każdy się wypowie, wypracujemy jakieś zdanie i będziemy mogli jakieś stanowisko przyjąć.) Ja właśnie odnoszę się do tego, bo tutaj było powiedziane ze strony mieszkańców odnośnie rond, np. żeby nie budować rondo na skrzyżowaniu ulicy Wierzbowej ze Wschodnią. Dlaczego? Na ulicy Wierzbowej będzie się kończyła ta ulica Wschodnia, jeżeli rondo będzie dalej, nie będzie ulicy w kierunku drogi na Parczew, trzeba by było wiadukt wybudować, ogromne koszty. Ja myślę, że tu takiej możliwości nie ma. I ta ulica się sprowadza tylko do ruchu lokalnego. Szanowni Państwo chciałbym jeszcze powiedzieć Państwu o tym, że bodajże 5 grudnia 2016r. na ulicy Powstańców Warszawy i ulicy Szaniawskiego został wprowadzony zakaz wjazdu samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony. Proszę zobaczyć tam, gdzie się odbywał ten ruch, jaki tam był ruch na tej ulicy. W tej chwili nie ma tego ruchu. Niektóre samochody ciężarowe, które muszą, które po prostu mają zezwolenie na poruszanie się po tej drodze, mogą się poruszać, inne nie, od 5 grudnia. I taką ulicą widzimy tę Waszą ulicę Wschodnią. Chodzi jeszcze o ten pas drogowy, co Państwo mówicie, 6 metrów jezdni. Wyobraźcie sobie Państwo, jadą dwa samochody, jeden straży pożarnej, drugi jakiś inny ciężarowy, ciężko się minąć, lusterkami będą się zahaczać. Myślę, że w ogóle ten pas drogowy powinien być szerszy, wchodzi w to ścieżka rowerowa. Mogę Państwu przytoczyć, że jednokierunkowa wymagana jest 1,5 m minimum. W oba kierunki wymagane jest 2 m. Ścieżka rowerowa z ciągiem pieszym to jest minimum 2,5 m. Proszę sobie policzyć w jedną stronę, w drugą stronę. Tak jak tutaj była mowa, można było pas zieleni wprowadzić. I chodzi mi Szanowni Państwo jeszcze o jedną rzecz. Ja nie wiem, dlaczego Państwo stronicie tak o tych zatok i od tych wiat przystankowych. A co będzie, jeżeli np. za rok czy za dwa będzie np. transport miejski za darmo dla mieszkańców miasta? Co wtedy? Przyjdziecie Państwo do Urzędu i powiecie: zróbcie nam zatoki, dlatego że my chcemy też jeździć za darmo, żeby było bezpiecznie. Bo można oczywiście wyznaczyć na jezdni, ale po co, jak możemy w trakcie realizacji projektu wykonać właśnie te zatoki. To jest dla bezpieczeństwa. Bo ja tu słyszę, że „ja nie chcę mieć przy własnej posesji zatoki”. Szanowni Państwo albo budujecie tę drogę dla siebie albo budujemy dla mieszkańców miasta Lubartowa.

Następnie głos zabral radny M. Polichańczuk: Szanowni Państwo wysłuchałem Państwa opinii. Rzeczywiście zgadzam się tu z Panem Polakiem, że głównym naszym problemem jest to, żebyśmy sobie określili do czego my dążymy. Być może, że gdybym mieszkał w tych okolicach, to bym podobnie rozumował. Każdy jakby ciągnie w swoją stronę, oczywiście nie jest to powiedziane w złym tego słowa znaczeniu. Państwo dążą do tego, by ta droga była drogą typowo osiedlową, jak najwęższą, o jak najmniejszym ruchu, o jak najmniejszym natężeniu, zwolnieniu ruchu poprzez wyniesieniu przejść dla pieszych itd. Naszą intencją jako radnych, którzy powinni dbać o całokształt interesów wszystkich mieszkańców jest, żeby to była jednak droga lokalna. Zgadzamy się z Państwem i co do tego nie ma wątpliwości, że o ruchu pojazdów o dużej ładowności nie ma mowy. Mam nadzieję, że jak najszybciej, może w ciągu najbliższych 6-8 lat powstanie ta druga nitka obwodnicy. Zgadzam się, że ona odciąży ruch i ruch wielkogabarytowy na pewno się wyniesie. Martwię się tylko i tu chciałbym Państwu podać przykład, bo ulica Nowodworska, która będzie łączyć się z obwodnicą, takie plany są, że tam będzie zjazd. Więc to będzie jeden z dwóch wjazdów do miasta. Proszę zobaczyć, że ta ulica, pas jezdni ma 6 metrów szerokości. Co tam się będzie działo, jeśli będą jechały samochody ciężarowe? U Państwa tego nie będzie, ale tu będzie. Ktoś kto budował kiedyś tę drogę, nie pomyślał o tym i będzie wielki problem. To nie jest tak, że my chcemy gdzieś tam po cichu przemycić szerszą drogę, bo a nuż kiedyś może wpuścimy tam ruch drogowy. Nie, my kierujemy się szerszą jezdnią, szerszym pasem drogowym właśnie za względu na to, że tam można umieścić infrastrukturę techniczną, że jest wygodniej. I do tego dążymy. Mamy pewność – nie będzie tam pojazdów ciężarowych, ograniczenie do 3,5 tony z pewnymi wyjątkami załatwia Państwa problem. Rzeczywiście zdarzyć się może, że samochód przekraczający 3,5 tony z zaopatrzenia, może tam raz na jakiś czas przejechać, ale to będzie rzadkość, więc myślę, że nikt nie będzie miał nic przeciwko temu. Jeśli chodzi o lewoskręty, to że ich nie ma w mieście to nie jest argument, żeby ich nie było. Przykładowo lewoskręt z ulicy Lubelskiej w ulicę Cichą jest moim zdaniem za krótki. W momencie dużego natężenia ruchu robi się tam strasznie tłoczno i te samochody, które skręcają w ulicę Cichą w lewo, jadąc w kierunku Lublina, blokują ruch dalej. To samo lewoskręt w Aleje 1000-lecia z ulicy Lubelskiej. Bardzo krótki odcinek. Czy nawet na osiedle za dawnym biurowcem huty szkła. Króciutki lewoskręt, gdzie drugi samochód już blokuje przejazd. Ja już nie powiem o skrzyżowaniu w okolicach centrum miasta, ulica Jana Pawła II i ulica Rynek. No niestety z ubolewaniem stwierdzę, że kultura naszych kierowców jest bardzo mierna i naprawdę trzeba się bardzo mocno namęczyć, wymusić czasami, sprowokować zatrzymanie jadącego pojazdu z przeciwka, żeby skręcić w lewo i nie blokować ruchu, żeby ten ruch był płynny. No niestety, ale te lewoskręty by to załatwiały. Wracając do Państwa drogi, z jednej strony owszem droga lokalna, ale ta droga lokalna, która musi w pewnym sensie rozładować ruch z ulicy Lubelskiej. Takie jest nasze założenie. Jeśli tam nie będzie lewoskrętów, jeśli będą ciągle elementy zwalniające ten ruch, to niestety ten ruch nie będzie płynny. Płynny to nie oznacza szybki. Od tego są znaki ograniczenia prędkości itd. Ja wiem, że nie wszyscy się do tych znaków stosują, ale na to nie mamy wpływu. My możemy policję tam wysyłać. Nie utrudniamy sobie z góry. Mamy zrobić coś, co będzie służyć wszystkim i będzie powodowało, że ta jazda będzie przyjemniejsza. Też widzę pewną nieścisłość. Z jednej strony chcecie Państwo zwalniać ruch, żeby nie było jakby wyścigów, ale to rondo, które chcecie Państwo zaproponować - 4,10 m, płaskie powoduje wręcz zupełnie coś odwrotnego, że przez rondo będą praktycznie na wprost samochody jechały, więc jakby pewna nieścisłość. Druga rzecz – rondo o większej średnicy, ja nie mówię 30 m, ale powiedzmy podobne rondo jak

w okolicach ulicy Lubelskiej z Piaskową itd., powoduje to, że czas reakcji na samochód jadący z przeciwnej strony jest dłuższy. Bardzo często się zdarza, no niestety kierowcy też nie wrzucają tego kierunkowskazu w prawo zjeżdżając z ronda i my nie wiemy tak naprawdę, czy oni jadą po rondzie w lewo, czyli skręcają. Zbyt małe rondo spowoduje to, że ten czas reakcji samochodu jadącego z przeciwka, jest krótszy. Robi się kolejne spowolnienie ruchu. Ja już sobie nie wyobrażam sytuacji, kiedy będzie przejeżdżała karetka tamtędy i będzie po kolei na każdym skrzyżowaniu bez lewoskrętu stał jeden samochód, drugi, a z naprzeciwka jeszcze będą jechały nie ciężarowe, ale samochód 3,5 – tonowy typu bus, o szerokości powiedzmy 2,5 – 3 m. Zastanówmy się. Znajdźmy wspólne rozwiązanie. Co do zatok autobusowych. Proszę Państwa patrzmy w przyszłość. Rzeczywiście mówi się o smogu, niektóre miasta ze względu na ochronę środowiska wprowadzają komunikację miejską. To że nie kursuje komunikacja miejska, to wynika z tego, że żaden przewoźnik nie chce tamtędy jeździć, bo nie jest to dla niego opłacalne. Jeśli znajdą się pieniądze i miasto będzie takiemu przewoźnikowi dopłacać, tam też będą mieszkać mieszkańcy, niektórzy będą chcieli z północy dojechać do szpitala, dzieci do szkoły, osoby będą chciały się przemieścić, to te zatoki w przyszłości się przydadzą. One tak naprawdę nic nie zmienią w natężeniu ruchu. Nie powinniście się Państwo czuć zagrożeni, że zatoka autobusowa, która jeśli nie będzie komunikacji miejskiej, będzie służyła jako miejsce postojowe, zwiększy nagle natężenie. Nie pozbywajmy się elementów, które moglibyśmy od razu wybudować, bo jeśli się rzeczywiście okaże, że ta komunikacja ruszy, to już będziemy to mieli. Natomiast nie zgodzę się z argumentem, że nie powinniśmy patrzeć w przyszłość. Jeszcze 10 lat temu, przypomnę Państwu, nikt nie spodziewał się, że będzie potrzeba tyle miejsc parkingowych itd., że tyle samochodów będzie w Lubartowie. Kiedyś w jednej rodzinie był jeden samochód na talony. W tej chwili są po dwa, trzy samochody. Samochód można kupić za dwa, trzy tysiące i tych samochodów jest mnóstwo, więc naprawdę to natężenie ruchu będzie się tylko zwiększać, nie zmniejszać. Nie rezygnujmy z elementów, które nie stwarzają Państwu zagrożenia, a jednocześnie będą powodowały to, że nie będziemy musieli czegoś rozbudowywać, bo rozbudowywanie, tak jak remont domu, jest dużo droższe niż budowanie go od początku.

Radny Robert Błaszczak: Chciałbym powiedzieć, że trochę się przygotowałem do naszego dzisiejszego spotkania. Rozmawiałem z mieszkańcami, żeby wysłuchać ich opinii i wyrobić sobie jakiś pogląd. Tutaj dodatkowo usłyszeliśmy opinie ekspertów z Urzędu Miasta plus wypowiedź Pana Polaka, z którą częściowo się zgodzę w niektórych kwestiach. Chciałbym zacząć od wyrażenia opinii mieszkańców. Mieszkańcom zależy na tym, żeby ta droga była bezpieczna. Generalnie używane były słowa tego typu, powiem to kolokwialnie, „żeby tiry nam tam nie jeździły”. Wydaje mi się, że jest to do osiągnięcia, wprowadzenie właśnie tego znaku zakazu wjazdu pojazdów powyżej 3,5 tony. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo. Mieszkańcy nie negują, że ta droga jest szeroka, nie mówią, żeby była wąska, generalnie chcieliby, żeby ta droga była drogą bezpieczną. Niektóre osoby sugerowały mi, że rondo są skrzyżowaniami bardzo bezpiecznymi, ograniczenie ich wielkości, wydaje mi się, że nie jest takie celowe. Chciałbym jeszcze się odnieść do pasa drogowego, 6-metrowego. Moim zdaniem i wyrażam tu też wolę mieszkańców, z którymi rozmawiałem, on jest za wąski. Tutaj mogę dać porównanie ulicy 1 Maja, samochody stojące przy chodniku, ciężko tam bezpiecznie się przemieszczać, trzeba wyhamować samochód, żeby ominąć stojące tam samochody. Nie zwężałbym drogi tak bardzo, gdyż cała infrastruktura będzie w pasie drogowym. Wszelkie naprawy, trzeba byłoby wtedy wyłączać poszczególne etapy drogi, żeby cokolwiek tam naprawić. Chciałbym się jeszcze odnieść do ronda przy ulicy Wierzbowej.

Tutaj muszę się przyznać trochę zainteresowała mnie wypowiedź Pana mecenasa. Zgodzę się, w tamtym odcinku już będzie coraz mniej samochodów, cały ruch odejdzie na boki. Można dyskutować, czy jest tam zasadne rondo, czy zwykłe skrzyżowanie. Wiaty przystankowe i zajazdy przystankowe. Tutaj popieram moich kolegów wcześniej mówiących z Komisji, myślimy przyszłościowo. Na razie nie ma komunikacji, z czasem może być. Bezpieczniej będzie wypuścić dzieci, czy osoby z busa w takiej zatoczce, niż wychodzić po prostu na ulicę. Moim zdaniem to jest dobre rozwiązanie. Na razie nie ma tam dużego zainteresowania, jeżeli chodzi o busy, żeby jeździły tamtędy i mieszkańcy się przemieszczali busami, ze względu na to, że, logiczne, jest mało domów. Kwestia pięciu lat, dziesięciu lat, zabuduje się całe osiedle, moim zdaniem trzeba będzie tamtędy puścić samochody miejskie. Jak to będzie rozwiązane, to wtedy radni będą myśleli w jaki sposób to rozwiązać. Wzniesienia w miejscach przejść dla pieszych. Z jednej strony jest to bezpieczne, bo wiadomo zwalnia prędkość samochodu, ale z drugiej strony, dzisiaj padły tutaj słowa ze strony Pana z Urzędu Miasta, przejazd karetek. Każda karetka jadąc z chorą osobą, wioząc ją, będzie musiała wyhamować na tych wzniesieniach, no przecież z prędkością, z jaką będzie jechała, nie będzie wjeżdżała na to wzniesienie, bo może spowodować wypadek. Ze względu bezpieczeństwa, nie wynosiłbym tych przejść. Jeżeli chodzi o KDL, mieszkańcy są za tym, żeby to była droga lokalna. Ja z mojej strony jestem zdania i zrobię wszystko, żeby kończyła się na ulicy Wierzbowej, żeby nie biegła dalej, żeby to była droga lokalna, służyła mieszkańcom i żeby ona była bezpieczna.

Radny Grzegorz Gregorowicz: Szanowni Państwo chciałbym podejść do tego w kategoriach pewnych technicznych parametrów, żeby spojrzeć rzeczowo. Nie znaczy, że poprzednie argumenty nie były rzeczowe, ale jakby trochę lawirowały w sferze marzeń, oczekiwań estetycznych, typu, że ładna, piękna ulica. Mamy prawo do takich marzeń, ale powinniśmy się skupić na realiach, a one są takie: komitet społeczny chce, żeby pas drogowy miał 15 metrów szerokości i tutaj były zarzuty, że infrastruktura techniczna się nie zmieści i w tym np. pas zieleni. To policzmy. Mieszkańcy chcą 6 metrów, chodniki po obu stronach 1,5 m, to mamy 9 m, ścieżka rowerowa 1,5, to 10,5. Zostaje 4,5 m pasa na urządzenia infrastruktury technicznej. Jako wieloletni budowniczy tej infrastruktury, chciałbym mieć tyle miejsca, żeby wbudować dowolną infrastrukturę. To po prostu wymusi i kładzie na ręce władz miasta i służb, które budują tę infrastrukturę, żeby przygotowały odpowiednia kolejność i jakiś harmonogram budowania tej infrastruktury, żeby nie konfliktowały się, żeby jednego roku nie zrywać, a drugiego nie budować od nowa. 4,5 m to jest wystarczająca szerokość z dowolnej strony, na dowolną infrastrukturę techniczną, możliwą tam do wbudowania. Bo co tam się zamierza wbudować? No słyszę, że kanalizację deszczową, zwykłą ściekową, wodociąg, światłowody. Co tam jeszcze? Kabel elektryczny, no jeszcze „telefony” nawet, zgadzam się na to. Proszę Państwa to są 4,5 m. Przepisy techniczne mówią, że każdy z tych elementów infrastruktury technicznej nie tylko zajmuje szerokość, ale i głębokość, jest posadowiony na różnej głębokości. Więc przy odpowiednim planowaniu budowy infrastruktury na o wiele węższej powierzchni, da się dowolną ilość tej przewidywalnej infrastruktury zmieścić. Więc ten argument, że musi być więcej niż 15 m, według mnie nie wytrzymuje krytyki w świetle przepisów. Proszę Państwa, jeśli ktoś ma inne zdanie, to proszę, żeby wreszcie wyjął jakąś instrukcję techniczną i pokazał, np. na kanalizację ściekową, na jakiej głębokości ona jest posadowiona, ile potrzebuje szerokości, to wtedy możemy rozmawiać. Jeśli natomiast ktoś będzie głową kiwał, że nie albo że tak, to ja rozumiem, że zdanie przeciw zdaniu. Ja mówię, że 4,5 m w zupełności wystarczy na wszelką

infrastrukturę. I teraz kolejny argument tutaj był, że pas zieleni jeszcze. Proszę spojrzeć, co my chcemy zbudować? Proszę spojrzeć na odcinek od szpitala do Wierzbowej. Czyli od tej olszynki, tam gdzie kapliczka stoi, ponad ogródkami działkowymi do ulicy Wierzbowej. Przypominam, że pierwotny plan jeszcze przewidywał od Wierzbowej do nasypu i przez nasyp do 815. Właśnie tutaj są eksperci miejscy, szkoda że nie słyszałem, ale może jeszcze będzie okazja, jak ten przewidywany pas drogi Wschodniej koreluje z mapami ryzyka powodziowego i zagrożenia powodziowego? Jak to wygląda? Jakoś tutaj nie padły głosy, że być może, a takie jest moje zdanie, że w świetle map, które Generalna Dyrekcja Gospodarki Wodnej w Warszawie pewnie przekazała i to w 2015r. do miasta, albo powinna przekazać mapy Sidi, mapy zagrożenia powodziowego. Według mnie to zagrożenie powodziowe od olszynki aż do 815 graniczy z przewidywalnym obszarem drogi Wschodniej. Jeśli tak, jeśli mam rację, te mapy powinny być w Urzędzie Miasta. Na stronie internetowej można zresztą zobaczyć przebieg terenów zalewowych od olszynki aż do 815 w Lubartowie. Tam jest niestety zbyt małe powiększenie, ale w mieście pewnie mają możliwość powiększania. I moim zdaniem droga, jakkolwiek by się nie nazywała, czy obwodnica, czy w KDZ, czy w KDL, to ta droga graniczyć będzie z terenem zalewowym. Jeśli tak, to proszę Państwa konieczna będzie wymiana gruntu. Po prostu zlikwidowanie warstwy torfu, dostanie się do litej powierzchni, zrobienie tego w nasypie tak, żeby uniemożliwić zalanie przez przewidywaną powódź. Tu jeszcze przewidywanie terenów zielonych? Jak się patrzy na tę drogę Wschodnią od południa, czyli jak się jedzie od Koźmińskiego przez Hutniczą, Piaskową, Łąkową, dojeżdża się do szpitala do olszynek, to od tego momentu ta droga musi iść choćby do Wierzbowej w nasypie. Jeśli nie będzie szła w nasypie, to proszę Państwa teren zalewowy, powiem wprost, przelewał się będzie przez tę drogę i nikt kto ma głowę na karku nie zaprojektuje takiej drogi, która od razu się znajdzie pod wodą w dającej się przewidzieć perspektywie i zgodnie z przepisami, z tymi mapami ryzyka powodziowego i zagrożenia powodziowego i od 2 lat powinny władze miasta Lubartowa je mieć i od tego zacząć, czy w ogóle warto i czy jest sens budować tę drogę od szpitala do Wierzbowej. Więc nie ma sensu projektowania w nasypie terenu zielonego i nie jest to możliwe. To dla mnie jakiś absurd. Słyszę, że ta Droga Wschodnia będzie alternatywą dla ruchu na ul. Lubelskiej, że ona rozładuje ruch. Były takie głosy ze strony przedstawicieli miasta, że jak zbudujemy Drogę Wschodnią, to ludzie przerzucą się z ul. Lubelskiej i pojedą Drogą Wschodnią. Jest pytanie, na które zaraz spróbuję odpowiedzieć: a skąd dokąd pojedą? Ale założmy, że to jest jakaś alternatywa. To przypominam Państwu, że już taką alternatywę mamy dzisiaj. Jak jedziemy dzisiaj założmy od Kopernika, czy od północy, to możemy wjechać na rondzie na Wierzbowej w prawo, pojechać 3 Maja, wjechać w Lipową, potem Szaniawskiego, Powstańców Warszawy, a nawet do Koźmińskiego i wyjechać. Pytanie: czy ludzie korzystają z tego? Nie! Dalej jadą ulicą Lubelską. Albo jeszcze łatwiej. Założmy, że jadą Lubelską i skręcają w Lipową, a potem Szaniawskiego, Powstańców Warszawy, aż do Koźmińskiego. Czego tego nie robią? Czyli ten argument, że jak zbuduje się ulicę Wschodnią, to nagle część ruchu z ulicy Lubelskiej przejdzie na Wschodnią, nie ma sensu. Jak byłoby to możliwe? Otóż na rondzie na Wierzbowej skręcaliby Wierzbową, jechali dalej w kierunku na zachód i wjechaliby w ulicę Wschodnią, jechaliby do końca, do Koźmińskiego i wyjeżdżaliby na 19-stkę. Proszę Państwa to nonsens, dlatego że dzisiaj bliżej mają tę alternatywną trasę przez Szaniawskiego i Warszawską, z której nie korzystają. Więc takie mówienie nie ma sensu. Więc Droga Wschodnia nie będzie żadną alternatywą dla ulicy Lubelskiej. Tak jak droga zachodnia dzisiaj, jakkolwiek by jej nie nazwać (drogą zachodnią to ja dzisiaj nazywam Szaniawskiego i Powstańców Warszawy aż do Koźmińskiego), nie jest żadną alternatywą, mimo że fizycznie

funkcjonuje i jest możliwa do wykorzystania, nie korzystają z tego ruchu. Więc źródła ruchu na Lubelskiej są inne niż brak alternatywy w postaci Drogi Wschodniej. To jest fałszywa alternatywa. Proszę Państwa teraz słyszę, że powinny być lewoskręty. Przecież dogadaliśmy się, że tam mają być w razie czego znaki zakazu, że nie więcej niż 3,5 tony i że to ma być droga lokalna. Jeśli lokalna, to ograniczona do ruchu między Koźmińskiego a Wierzbową. Jak tam mamy proszę Państwa skupiska ludności, skoro jest to droga lokalna? Otóż od Koźmińskiego przez Hutniczą do Łąkowej jest nieliczna, dość rzadka, przy możliwym jeszcze większym zagęszczeniu zabudowa jednorodzinna, gdzie tak naprawdę ruch jest sporadyczny, jednostkowy, ograniczony do pojazdów indywidualnych. W związku z tym tam nie ma żadnego strumienia ruchu obustronnego, który by wymuszał zbudowanie lewoskrętów w celu, żeby przeczekać pojazdy nadjeżdżające z przeciwnej strony. Skąd te pojazdy będą nadjeżdżały skoro nie ma tam skupisk ludności? Jadąc dalej, koło szpitala, dojeżdżamy do Mickiewicza, mijamy ogródki działkowe i kolejne drugie skupisko, też domki jednorodzinne. Więc pytanie: po co tam lewoskręt, skoro nie widać strumienia ruchu przeciwnego, który by nakazywał czekanie na możliwość zjechania w lewą stronę? To nie ma sensu. A już pomijam ruch w odwrotną stronę, od Wierzbowej w kierunku na południe. Tym bardziej nie ma sensu ruch lewoskrętny, skoro już, jak rozumiem, Droga Wschodnia ma być w tej koncepcji końcem świata. Drogą Wschodnią w kierunku do Wieprza to są łąki, tereny zielone. Ponieważ jest to teren zalewowy, nie przewiduje się żadnej zabudowy. Więc pytanie: po co lewoskręty, skoro przy drodze lokalnej nie przewiduje się proszę Państwa żadnej możliwości rozbudowy w układzie zachód – wschód? Proszę Państwa zatoki autobusowe. No jakie zatoki autobusowe, skoro występują przy przewidywanej trasie Drogi Wschodniej dwa tereny do zabudowy – od Koźmińskiego do Łąkowej i od szpitala do Wierzbowej i te dwa tereny to są osiedla domków jednorodzinnych? Więc ci ludzie siłą rzeczy nie korzystają z transportu publicznego i nie będą korzystać. Po co mają stać przystanki? Autobusy będą naokoło jeździć, żeby wypalać paliwo i płacić więcej za bilet. Kto będzie korzystał? To jest takie mówienie po próżnicy, a faktycznie nie jest to żadna alternatywa. Nie jest możliwe w dającej się przewidzieć perspektywie puszczenie tam ruchu publicznego, skoro szanujemy własną dyrektywę, że ma to być ruch lokalny. W ruchu lokalnym nie ma ruchu autobusowego. Idąc dalej, mówimy, że piękną ulicę dostaniemy. A czy ktoś policzył koszty? Mówimy 15 m, 20 m, czy 25 m, ale jeśli spojrzymy na koszty. Przypominam, że droga Parczew, droga wojewódzka 815, koszt jednego kilometra modernizacji drogi, gdy tor już jest, ona będzie przebudowana, ścieżki rowerowe, chodniki, bądź nie, ale w większości nie w terenie zalewowym, ma kosztować około 8 mln zł za kilometr bieżący. Jeśli się trochę znam na rzeczy, a mam nadzieję, że się znam, to droga od szpitala do ulicy Wierzbowej, ulica, według mnie, będzie w kilometrze kosztować więcej niż te 8 mln zł. Powtarzam: wymiana gruntu, nasyp, teren zalewowy, szerokość, potężne ilości skał magmowych, a nie żadnych osadowych typu dolomity, które nasiąkają wodą i tak naprawdę nie mogą być stosowane w tego typu terenie. Więc proszę Państwa to są dziesiątki milionów złotych, które chcemy utopić, powiem wprost, w bagnie, w torfie. I teraz jeszcze mówimy, że szerzej. Dlatego jeszcze na końcu dodam: czemu ta droga w ogóle ożyła i czemu ma służyć? Jeśli jest to ulica lokalna, to ona ma służyć społeczności lokalnej. Padały tu głosy, że miastu. Że ona ma służyć ruchowi lokalnemu. Jeśli tak, to pytanie: to po co aż taka infrastruktura, która była w pierwotnej koncepcji, chyba nie do końca ujawnionej mieszkańcom? Jeśli to ma być droga lokalna, to niepotrzebne są aż takie założenia, jakie stały u założeń tej drogi. Natomiast ograniczenia, które złożył komitet protestacyjny, wydają się zasadne proszę Państwa. I moim zdaniem cała ta dyskusja, debata chyba wynika z niedopowiedzenia do końca pewnych spraw oczywistych. Moim zdaniem 20

lat temu to była koncepcja drogi przelotowej. Czy to się komuś podoba, czy nie, to miała być obwodnica wschodnia, od 815 do Lublina. Natomiast przez 20 lat zmieniło się praktycznie wszystko w Lubartowie i wokół Lubartowa. Proszę zauważyć, skoro to ma być droga lokalna, która się zaczyna od Wierzbowej i kończy na Koźmińskiego, oprócz map zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego, to jeszcze proszę Państwa trzeba powiedzieć, dlaczego dzisiaj nie ma sensu budowanie tam obwodnicy, czy nie ma możliwości przelotu? Słyszę, że w Lubartowie będą dwa połączenia z 19-stką. Ja dalej się upieram, że jedno z prawdziwego zdarzenia. Lubartów będzie miał połączenie z 19-stką jedno przez ulicę Nowodworską. Natomiast węzeł Wincentów na końcu Kleeberga to już praktycznie jest w kierunku na północ, na Firlej. Więc tak naprawdę to już nie jest miasto, to już jest za miastem, w Wincentowie. Natomiast 21 tys. ludzi będzie się komunikować z 19-stką praktycznie za pomocą jednego węzła, czyli na ulicy Nowodworskiej. Zauważcie, gdzie jest wylot Drogi Wschodniej? Wchodzić będzie w Koźmińskiego. A gdzie jest ulica Nowodworska? A na Alejach 1000-lecia. Więc indywidualne samochody, które chciałyby się dostawać z tych dwóch osiedli jednorodzinnych, jechałyby Drogą Wschodnią i wyjeżdżałyby na Koźmińskiego. Jak będą jechać dalej? Tu słyszę, że planuje się, bądź nie, między Lublinem a Lubartowem, czyli między Nowodworską a Lublinem. A ja słyszałem i widziałem to na własne oczy, ale zaznaczam, że parę lat temu, jedyną koncepcję drugiego węzła w Niemcach, a nawet za Niemcami. Czyli między Nowodworską a Niemcami nie będzie żadnego nowego włączenia innego do 19-stki, nawet łącznie z Wandzinem. To jest dla mnie nowa informacja, że w Wandzinie się planuje. Nic takiego nie widziałem i nic takiego nie słyszałem. Kiedyś się mówiło, że ma być połączenie z 19-stką na wylocie z Ostrowa. Z Ostrowa miała droga lecieć prosto do 19-stki. I wtedy miało to sens, bo i Uścimów i Ostrów i Serniki miałyby połączenie z 19-stką. Ale jakimś cudem, chyba wójtowie to przetrwali i nie ma połączenia. W związku z tym proszę zauważyć, jak ktoś się chce dostać do Lublina z Drogi Wschodniej i wleci Koźmińskiego, to pytanie: będzie jechał aż do Niemiec starym traktem, który stanie się drogą lokalną? To nie ma sensu. Ludzie z Lubartowa będą się dostawać przez Nowodworską na 19-stkę i w 10 minut, mimo że dalej, będą o wiele szybciej w Lublinie. A z 815 to również nie będą jechać żadną Drogą Wschodnią, nawet gdyby była przerzucona przez nasyp, tylko pojadą na węzeł Wincentów i trochę dłużej, ale o wiele szybciej wylądują w Lublinie. Zbliżam się już do końca. Przypominam Państwu, proszę zwrócić uwagę, co się dzieje w Lublinie, bo to jest bardzo ważne, tam jeszcze bardziej drastyczny przykład. Jak się dojeżdża do Lublina jest obwodnica południowa, ale teraz zbudowano obwodnicę zachodnią i z Lubartowa do Kraśnika nikt już nie jedzie przez Lublin. Ja co roku na urlop przez Lublin jeździłem, a teraz śmiało mogę jechać o wiele dalej przez obwodnicę południową i zachodnią i wylatuję za Lublinem, za Motyczem w kierunku na Kraśnik. Droga znacznie dłuższa, ale błyskawiczna. To samo będzie z 19-stką. Jedynym punktem wyjścia na 19-stkę i o wiele szybszym dostaniem się do Lublina, to będzie ulica Nowodworska. I w związku z tym Droga Wschodnia w tym układzie jest to zwykła droga lokalna, zwykła uliczka i w związku z tym, jeśli już ma być zbudowana, to wyłącznie za pomocą ograniczonych środków i sił. I tak to będzie trwało wiele lat i będzie kosztować „-naście” milionów przy tym zakresie, który tutaj proponuje komitet. Proszę Państwa rondo tak jeszcze wspomnę; że rondo mini, małe, czy duże. To mini rondo przy szpitalu kilkanaście lat temu zbudowane kosztowało 600 tys. zł. Rondo, jakie Państwo tutaj sobie życzą, to jest potężna inwestycja. Wylotówki na każdą stronę. Znacząca pierwotna koncepcja. Komitet chce ograniczyć koszty, a jednocześnie daje możliwość do zakręcenia samochodem ciężarowym w ruchu lokalnym. Podsumowując. Jeśli już mamy budować tę Drogę Wschodnią, to jak najmniejszym kosztem i przy jak najmniejszych zaawansowaniach

rozwiązań technicznych, najwęższych, najdrobniejszych, ponieważ tym dwóm osiedlom mieszkaniowym w zupełności to wystarcza. Każda inna alternatywa sugeruje i dopuszcza możliwość, że zamierzamy iść w jakimś innym kierunku, nie do końca mówiąc ludziom o co nam chodzi. Tą ulicą nie da się przejechać proszę Państwa z Parczewa do Lublina. Nawet jeśli będą na to pieniądze i bardzo mocno będziemy chcieli. Ponieważ 19-stka ucieknie, od Koźmińskiego 19-stka nam ucieknie aż za Niemce i nie będzie się opłacało budować ulicy Wschodniej jako Drogi Wschodniej, ponieważ to będzie ślepa uliczka, wyłącznie osiedlowa. Dlatego kończąc, namawiam Państwa, jeśli już chcecie robić tę drogę, to zróbmy to w koncepcji komitetu. Dziękuję.

Przewodniczący Komisji: Ja może zakończę dyskusję. W zasadzie to co chciałem powiedzieć i co przemyślałem przy tych opiniach kolegów, przy opiniach grupy mieszkańców, sugestii urzędników UM, myślę, że Lubartów potrzebuje ulicy, niech się ta ulica nazywa Droga Wschodnia, ale Lubartów potrzebuje z tej strony ulicy, żeby się w jakiś sposób zbliżyć troszeczkę do tego Wieprza, a wręcz nie chodzi o to, żeby się rozbudowywać za działkami, a wręcz przeszkadzać działkom, tylko żeby z jednej strony od strony szpitala potrzebną ulicę wybudować, ponieważ tak były stawiane domy, z drugiej strony także połączyć ulicę Wierzbową i nawet bez tego ronda, ale połączyć te wszystkie osiedla, które są od strony ulicy Wierzbowej, te wszystkie osiedla drzewne i po prostu jakimś sposobem połączyć to poza parkiem, żeby można było przejechać nie centrum, tylko żeby można było przejechać na targ, przejechać do szpitala, ale lokalnym mieszkańcom. Jak najbardziej tutaj się zgadzamy z tym, że trzeba zmienić kategorię, tak jak Pan Polak mówi, bez następnego ciągu, że do KDL i 20 m, żeby poszerzać pas drogowy. Niech będzie 15 m, ponieważ to będzie dla nas tańsze. My przez cały czas dyskutujemy nad tym, czy ta droga będzie potrzebna i dyskutujemy, czy ktoś będzie z niej korzystał, bo nawet było tak na tym naszym spotkaniu, kiedy była dyskusja, kiedy mieszkańcy mogli się wypowiedzieć. Ktoś mówi, że będzie korzystał, z drugiej strony ludzie mówią, że w ogóle nie będą korzystał. Także się nasuwa, żebyśmy zrobili to w ograniczonym zakresie. Nie myślmymy teraz o pasach wyłączeniowych. Może ta droga zostanie ścieżką rowerową, ponieważ nikt z tego nie będzie korzystał albo rzadko. Uważam, żeby wybudować jako tako, żeby sprawdzić, czy będzie ona potrzebna. Uważam, że lokalnie będą ludzie korzystali, ale tak jak Pan Grzegorz mówi, tranzytu i tak ona nie przeniesie, bo nie ma to żadnego sensu i nie ma to żadnego sensownego wytłumaczenia nad strategią Lubartowa. Projektowanie 6-metrowej drogi, to też nie jest to najwęższa droga. To nie jest 5,5-metrowa droga, to jest 6-metrowa droga. Ciąg pieszy utrzymujemy od ronda. Ja uważam, że na ulicy Lubelskiej od strony Lublina powinno być bezpieczne. Ten ciąg pieszy będzie do samego szpitala, poza odcinkiem łąk, żeby tutaj pozostał ciąg rowerowy. Niech ten ciąg rowerowy pozostanie i tak się to w 15-stu metrach mieści. Budowa rond przy ulicy Piaskowej i łąkowej w tym mniejszym zakresie. Były sytuacje, kiedy nie było ronda przy szpitalu, że były zdarzenia i były często wypadki, dlatego chyba ratowanie było tym rondem i ono w pewnym sensie zmieniło tę geometrię tego skrzyżowania i myślę, że od tamtej pory już nie ma żadnych niebezpiecznych zdarzeń na tych skrzyżowaniach. Likwidacja ronda tak. Zatoki autobusowe. Nie budujemy zatok, ponieważ sami widzicie Państwo, że na ulicy Lipowej, która jest wyprowadzana w stronę Michowa, są same perony i jakoś przy większej częstotliwości przejazdu pojazdów, nie widzę nawet, żeby było aż nadto wykorzystywane, żeby tam był zatrzymywany ruch, żeby się kolidował. I jeśli będzie takowa potrzeba kiedyś w przyszłości na jakieś przystanki autobusowe, wybudujemy wtedy tylko miejsca peronów, gdzie jeszcze nie wiemy nawet, w którym miejscu to będzie potrzebne i życie nam po prostu pokaże, czy

będzie to potrzebne. Zatoki autobusowe o wiele zwiększą koszty tej przebudowy. Wprowadzenie ograniczenia 3,5 tony, ja uważam, że jak najbardziej. Tutaj musi być polityka prowadzona taka, że powinniśmy umieścić tabliczkę: „Wyłączenie zaopatrzenia i służb komunalnych”, a nie wprowadzać jakiegokolwiek ruchu ciężkiego miejskiego. Ruch miejski niech się przyzwyczajają, a wręcz jest już przyzwyczajony, żeby korzystać z obwodnicy Lubartowa i czym ona będzie rozbudowana, tym bardziej będzie można z niej korzystać. Realizacja inwestycji w etapach. Wiadomo, że powinniśmy sobie coś takiego zapewnić, ponieważ nie wiemy, czy będziemy mogli ponieść jednorazowo, po prostu podjąć jednorazowo takiemu obciążeniu finansowemu. Także myślę, że ta ulica sama w sobie dla Lubartowa niech powstanie z ciągiem rowerowym i na razie powinniśmy się do tego ograniczyć, a nie budować wielkiej drogi, która nawet nie wiemy, czy będzie nam potrzebna, a wręcz niektórzy mówią, że w ogóle nie będzie nikt z niej korzystał. To jest moje zdanie. Proponuję, żebyśmy po prostu omawiając te wszystkie punkty, spróbowali to przegłosować.

Radny Marek Polichańczuk: Spodziewałem się, że będzie głosowanie. Ja powiem szczerze już, że tak powiem, zbaraniałem. Traktuję Panów jako fachowców od budownictwa drogowego i to co usłyszałem Panie Przewodniczący, czy Grzegorz od Ciebie w tym momencie, to jakby diametralnie jest różne od tego o czym rozmawialiśmy wcześniej, może nie całkowicie, ale przynajmniej w pewnej części. Więc ja mam poważne wątpliwości. Ja po prostu proponuję, stawiam taki wniosek, żeby dzisiaj jeszcze nie głosować na temat przyjęcia konkretnych punktów, bo ja naprawdę miałbym nieczyste sumienie, w tym momencie bez konkretnej, dodatkowej wiedzy, chociażby w postaci ile co kosztuje, jakie są parametry itd. nie jestem w stanie głosować. Te punkty zostały nam przedstawione w tym momencie. Wysłuchałem opinii jednej, drugiej, trzeciej strony, ale nie jestem w stanie rzeczowo podjąć decyzji o tym, jak będę głosował. Dlatego stawiam wniosek formalny o to, żeby nie głosować dzisiaj na temat poszczególnych elementów stanowiska, tylko zwołać za tydzień, nie wiem ile czasu potrzebujemy, myślę, że około tygodnia, do dwóch tygodni maksymalnie na sprecyzowanie i poznanie pewnych elementów, żebym z czystym sumieniem podniósł rękę, że jestem za tym wnioskiem, za tym elementem, a za tym nie jestem, bo naprawdę w tym momencie nie jestem w stanie tego przegłosować. Dziękuję bardzo.

Radny Grzegorz Gregorowicz: Proszę Państwa jestem chyba jakoś nastawiony pesymistycznie do zdolności decyzyjnych społecznych gremiów tutaj w naszym wydaniu. Przypominam sobie, gdzie ostateczne głosowania były jeszcze raz głosowane. I tak odkładanie ad Kalendas Graecas ma złe przykłady, czy odniesienia do rzeczywistości. Dlatego ja mówię tak: jestem za tym, żeby jakieś minimalne stanowisko już dzisiaj wypracować, żeby jakiś punkt wyjścia już był przyjęty, żebyśmy wiedzieli w jakiej poruszamy się rzeczywistości. Mówię też i o Panu Burmistrzu, o władzach miasta. One też muszą wiedzieć do jakiego rozwiązania się przybliżać i które z punktu widzenia społecznego i odbioru społecznego będzie miało największe wanty. Więc jak znowu rozumiemy debatę, że pogadaliśmy sobie i się rozejdziemy z niczym, to moim zdaniem to tylko marnowanie czasu i branie diety diabli wiedzą za co. Te 500 zł będzie mi uwierać. (Wypowiedzi z sali nie do odtworzenia) Nie ma możliwości zrezygnowania, można tylko na cele charytatywne. Ale odejźmy od tematu, wróćmy do drogi. Dlatego ja proponuję i też zgłaszam wniosek formalny, żeby Komisja przyjęła w głosowaniu jako swoje stanowisko 13-punktowy projekt stanowiska przygotowany przez społeczny komitet protestacyjny (nie wiem jak on się nazywa, bo być może go źle nazwałem). Zgłaszam wniosek formalny, żeby Komisja przegłosowała do

realizacji, jako punkt wyjścia, a przecież można potem dalszej obróbce je poddać, to co mówił mój przedmówca i radni, przecież Rada może to stanowisko jeszcze zawęzić. Ale rozumiem, że już jedna strona będzie określona, że punktem odniesienia, jakimś centrowym będzie to stanowisko. Dlatego proponuję, żeby przyjąć jako stanowisko Komisji Infrastruktury stanowisko zaprezentowane dzisiaj przez komitet społeczny reprezentowany przez Pana Czubackiego. (Wypowiedzi z sali nie do odtworzenia) Trzeci i ostatni raz zgłaszam wniosek formalny, żeby przegłosować, że Komisja Infrastruktury przyjmuje jako punkt wyjścia do dalszych prac przez władze miasta stanowisko przygotowane w dniu dzisiejszym przez społeczny komitet. Dziękuję.

Radny Kazimierz Majcher: Szanowni Państwo ja bym to również przełożył do następnego posiedzenia Komisji. Jeszcze jedna Komisja się odbędzie przed sesją Rady Miasta, która jest planowana w lutym i myślę, że podejmiemy jakieś stanowisko. Ja się nie zgadzam na pewne punkty, które są tutaj, nie na wszystkie, na większość się z mieszkańcami zgadzam. Ale np. punkt „Wyniesienie wszystkich przejść dla pieszych od ulicy Wierzbowej do ulicy Łąkowej”, tzw. leżący policjanci. Jeżeli zrobimy w tej chwili coś takiego w Lubartowie, będzie szum, bo nawet na moim osiedlu na ulicy Chopina mam głosy, żeby coś takiego zrobić. Szanowni Państwo ja jeszcze wrócę do tych rond, żeby te ronda, które są w planie, może mniejsze, może większe, nie budować wysokie, ale te ronda niech powstaną. Będą to właśnie te progi zwalniające. Jakby były cztery, to nie trzeba już tych progów zwalniających. Odniosę się jeszcze do tych zatok. Ja myślę perspektywicznie. Chodzi o to, jest to już omawiane, że w przyszłości powstanie ruch darmowy dla mieszkańców. Będzie to prawdopodobnie z budżetu miasta opłacane i będzie ten ruch za darmo. Czy Państwo by nie chcieli skorzystać z tego? Dlatego moim zdaniem podjęcie stanowiska, należy odroczyć do następnej Komisji, która się odbędzie przed sesją Rady Miasta.

Radny Marek Polichańczuk: Proszę Państwa jest jedna zasadnicza rzecz – Rada oczekuje od Komisji Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska jako merytorycznej w tym temacie jasnego stanowiska, na co się zgadzamy, z którym punktem się zgadzamy, a z którym się nie zgadzamy. Nie możemy przyjąć tzw. punktu wyjścia, bo tak naprawdę to nic nie ustalimy. Jeśli przegłosujemy wniosek Pana Grzegorza Gregorowicza, to tak naprawdę stwierdzimy tylko, że mamy punkt wyjścia, nad którym będziemy nadal dyskutować. Ja dlatego proszę Państwa, że nic nas nie zbawi kolejny tydzień, gdyż w związku z tymi elementami, które są dla mnie nowe i nieznanne, chcę się zapoznać, chcę poznać opinie innych fachowców od drogownictwa, bez urazy oczywiście Grzegorzowi i Grzegorzowi, bo szanuję Wasze opinie, natomiast dla spokoju sumienia, chcę podjąć jasną decyzję. W tym momencie takiej decyzji nie jestem w stanie podjąć, więc proszę o przełożenie tego głosowania o tydzień czasu, może być o półtora tygodnia, tak żebyśmy zdążyli przed sesją jeszcze, żebyśmy jako Komisja jasno wypracowane stanowisko przedstawili już na sesji, a nie kolejny raz na sesji dyskutowali, że z tym się zgadzamy albo się z tym nie zgadzamy. Jeśli przyjmimy bez uwag to stanowisko, które przedstawił komitet, to dla Rady będzie to znaczyło, że przyjęliśmy bez żadnych zastrzeżeń to stanowisko. A ja w tej chwili nie wiem, bo do pewnych punktów mam zastrzeżenia, do innych nie. Jasne jest, że KDL, jasne jest, że do 3,5 tony. W pewnym sensie przekonał mnie Pan Grzegorz Gregorowicz, że lewoskręty jadąc z północy na południe nie są konieczne. I z tym się zgodzę, bo jest argument, że tam nie ma po co skręcać. Ale niekoniecznie zgodzę się z argumentem, że jadąc z południa na północ w niektórych wypadkach lewoskręty nie będą potrzebne. Bo to, że w tej chwili mieszka tam

ileś tam osób, to nie znaczy, że tam tego ruchu nie będzie. Także bardzo proszę o wzięcie pod uwagę mojej prośby. Dziękuję.

Radny Grzegorz Gregorowicz: Proszę Państwa mieliśmy wiele miesięcy na namysł. Ta debata trwa już wiele miesięcy w tym samym kręgu ludzi, bądź środowiskach. I w związku z tym odkładanie, czy próba odkładania, to jest próba zyskania na czasie, żeby znowu nie podjąć decyzji. Więc powiem tak: mnie się też nie wszystko dokładnie podoba. Może tu bym dał w innym miejscu przecinek lub kropkę. Ale proszę Państwa na tym polega demokracja, że trzeba iść do przodu. Demokracja to nie jest bezwład i brak decyzji, tylko to jest decyzja większości, bądź brak tej decyzji. Ale uciekanie od niej, to jest po prostu anarchia, dlatego ja wyciągnąłem w Państwa kierunku, przynajmniej w kierunku niektórych rzuciłem taką jakby dłoń pomocniczą – punkt wyjścia, bo liczyłem, że jeszcze będziemy debatować, jeszcze może ochłoniecie, może coś zmienicie, może coś dodacie. Ale jeśli to ma polegać na tym, że ta wyciągnięta dłoń jest traktowana jako szansa na to, żeby znowu odłożyć i znowu w innym gronie, w innym nastawieniu próbować odwrócić kolej rzeczy, to powiem jasno: proszę Państwa uważam, że kości zostały rzucone i wniosek formalny powinien być przegłosowany. A on brzmi tak: proponuję, żeby Komisja Infrastruktury przyjęła jako wiążące stanowisko wypracowane dzisiaj przez komitet społeczny.

Radny Marek Polichańczuk: Ad vocem tylko. Proszę Państwa naprawdę jak ktoś nie ma argumentów, to ucieka się do stwierdzenia: „zyskania na czasie po to, żeby czegoś nie uchwalić”. Proszę Państwa ja wyraźnie powiedziałem, jeszcze raz dużymi literami: nie odkładamy niczego, tydzień czasu nas nie zbawi, ja bardzo proszę o to, żebym mógł się z tymi nowymi elementami, które się pojawiły, a z którymi chciałbym się z Państwem zgodzić, żebym mógł zasięgnąć opinii fachowców również spoza pewnego jakby grona politycznego. Nie chciałem użyć tego tematu, ale skoro zarzuca się mi, że gram na czas, żeby odrzucić, to użyję podobnie absurdalnych argumentów. Dlatego naprawdę nic się nie stanie, jeśli odłożymy na tydzień czasu i tak do sesji musimy to przygotować, chcemy to przygotować, więc bardzo proszę i wniosek formalny postawiłem jako pierwszy, niestety Panie Grzegorzu, musimy go przegłosować, żebyśmy odłożyli to głosowanie do następnego spotkania w ciągu najbliższego tygodnia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Komisji: Ja tylko chcę przypomnieć, że jeśli nie dojdziemy do jakiegoś rozwiązania, kompromisu, a tutaj mamy społecznych przedstawicieli, którzy chcą w pewnych warunkach wybudować tę ulicę. Dlatego możesz być taki trochę rozbity, ponieważ mówimy o dużej inwestycji, a kończymy na ograniczonym zakresie. Przemyślmy to. Ale myślcie też, żeby ludzie byli zadowoleni, żeby przyjęli tę drogę i żebyśmy mogli ją realizować, żeby Wydział mógł ją realizować. Będziemy głosować nad wnioskiem formalnym, czy to przełożyć o tydzień lub dzisiaj podjąć decyzję. Ale proponuję, żebyśmy przemyśleli i żebyśmy podeszli pozytywnie do tych warunków, nawet jeśli przejdzie, żebyśmy przemyśleli i żebyśmy naprawdę to wreszcie zrobili, to będzie może jedyna inwestycja, którą nam się uda zrealizować przez całą naszą kadencję i myślę, że ona nie zaszkodzi, a wręcz pomoże Lubartowowi.

Naczelnik SRF Piotr Turowski: Chciałem tylko jedno zdanie, jeżeli można, bo wydaje mi się, że to stanowisko musi zostać doprecyzowane i może warto skorzystać z Państwa obecności na Komisji, ponieważ nie wszystko jest tutaj takie jednoznaczne. Punkt czwarty i piąty. Jeden

mówi o zaprojektowaniu ciągu pieszego od ulicy Lubelskiej do szpitala przy ulicy Cichej. Ja rozumiem, że chodzi o ciąg pieszy przy ulicy Wschodniej. Natomiast drugi punkt mówi o ścieżce rowerowej. Czy to oznacza, że w myśl tego stanowiska ciąg pieszy powinien być projektowany tylko do szpitala, a dalej powinna być ścieżka rowerowa? Czy ciąg pieszy i ścieżka rowerowa mają być na całej długości, bo to akurat było jasno ujęte w tym wcześniejszym stanowisku: „Budowa drogi ze ścieżką rowerową, chodnikiem, oświetleniem ulicznym” i to oznaczało, że na całej długości będzie i chodnik i ścieżka rowerowa. Wydaje mi się, że takie rzeczy warto by było doprecyzować. I może kiedy Państwo są na sali, można by to było od razu wyjaśnić, nawet jeżeli ta dyskusja będzie przełożona.

Pan Maciej Polak: Projekt chodnika zakłada jego lokalizację na terenie zabudowanym, realnie na dzień dzisiejszy zabudowanym. A projekt ścieżki rowerowej na całej długości. Ale jeżeli się budynki pobudują, to zarezerwowana szerokość pasa drogowego umożliwi lokalizację chodnika w przyszłości. Proste i logiczne.

Przewodniczący Komisji: Ciąg pieszy od ulicy Lubelskiej do szpitala, bo tam mamy teren zabudowany całym ciągiem. Poza szpitalem, jak wchodzimy w działki, to nie ma jako takiego terenu zabudowanego. Nie budujemy, ponieważ nie ma tego ruchu.

Radny Grzegorz Gregorowicz: Co tu domawiać, skoro to wynika wprost z treści. Punkt 4-y „Zaprojektowanie ciągu pieszego od ulicy Lubelskiej do szpitala przy ulicy Cichej”. Jeśli traktować literalnie projekt Drogi Wschodniej, że jest od Koźmińskiego do Wierzbowej, to rozumiem, że od Koźmińskiego wzdłuż ulicy Wschodniej aż do szpitala ma być chodnik. To jest jasne. Punkt 5-y mówi, że na całej długości ulicy Wschodniej od Koźmińskiego do Wierzbowej ma być ścieżka rowerowa. To proste.

Przewodniczący Komisji: A czy Panowie stawiacie tu warunek, że ciąg pieszy na tym osiedlu może być dwustronny?

Pan Maciej Polak: Nie stawiamy takiego warunku. Kwestią objętą punktem 4-ym jest podkreślenie postulatu, że ten ciąg pieszy jest na tym odcinku potrzebny. Natomiast jest to minimum na obecny etap budowy, wynikający po prostu z aktualnego zagospodarowania tamtych terenów. Nie jest naszym postulatem, by nigdy nie powstał chodnik na dalszym odcinku. Jeżeli mamy przedstawiać stanowisko merytorycznie uzasadnione, to nie będziemy mówić o budowie chodnika na terenie, gdzie nie zamieszkuje absolutnie nikt, ponieważ to nie jest minimum konieczne na etap obecny. My nie damy się tutaj wpuścić w kwestię oznakowania, dlatego że to nie jest etap koncepcji. Można stosować w międzyczasie założenia przejściowe, ciąg rowerowy oznaczyć jako pieszo – rowerowy i tak go wykorzystywać. To są kwestie oznakowania, a my nie będziemy na obecnym etapie dyskutować na temat planu, jak ma wyglądać oznakowanie na tej drodze. To mówiłem wcześniej omawiając punkt 12-ty i nie damy się wciągnąć w taką dyskusję, która ma polegać na określaniu, jak co ma być zorganizowane. To są kwestie następne.

Naczelnik SRF Piotr Turowski: To nie jest takie proste. Jeżeli mówimy o ciągu pieszo – rowerowym, to musimy go przewidzieć wcześniej, ponieważ on będzie musiał mieć zgodnie z przepisami inną szerokość. Natomiast jeżeli mówimy o chodniku i ścieżce rowerowej. Jeżeli zrobimy tylko ścieżkę rowerową, to nie będzie się to różniło zmianą oznakowania, że

dopuszczymy ruch pieszy na ścieżce rowerowej, musielibyśmy ją poszerzyć. Takie rzeczy trzeba po prostu przewidzieć wcześniej i to akurat było jaśniej sformułowane w tym wcześniejszym stanowisku.

Przewodniczący Komisji: Ja jeszcze raz powtórzę co jest we wniosku. Ja uważam, że ciąg pieszy jest od skrzyżowania z ulicą Koźmińskiego czy od ulicy Lubelskiej do Cichej, ponieważ tam mamy szpital i tu jest ciąg pieszy, dalej nie wykraczamy poza ciąg pieszy, a całością pozostawiamy ciąg rowerowy od samego początku drogi do końca, w którą stronę by patrzeć.

Naczelnik Piotr Turowski: No tak, tylko że tu został podniesiony argument, że postawimy znak na ciągu rowerowym, na którym dopuszczymy ruch pieszy. No tak nie zrobimy, dlatego że się szerokość nie będzie zgadzała.

Zastępca Naczelnika Artur Trocyk: Mam jeszcze jedną kwestię. Nie ma skrzyżowania ulicy Wschodniej z ulicą Cichą. Gdzie my to zakończymy? Możemy tylko zakończyć albo na Pradniku albo na Mickiewicza, bo tam są skrzyżowania. Ulica Cicha nie dochodzi do ulicy Wschodniej. Zapis ten spowoduje to, że skończymy chodnik gdzieś w polu, bez możliwości wejścia. Ale póki co, w koncepcji nie ma przedłużenia ulicy Cichej. Proponuję albo to zmienić na ulicę Pradnik, żeby ten chodnik gdzieś tam dochodził albo ...

Przewodniczący Komisji Pan Grzegorz Jaworski zamknął dyskusję w tym punkcie porządku posiedzenia i przystąpił do przegłosowania wniosku formalnego złożonego przez radnego Marka Polichańczuka, aby decyzyjność nt. przedmiotowego stanowiska przełożyć na przyszłotygodniowe posiedzenie Komisji.

W wyniku przeprowadzonego głosowania, stosunkiem głosów:

za – 3

przeciw – 2

wstrzymało się – 1

powyższy wniosek został przyjęty.

Ad.4

Przyjęcie protokołu z poprzedniego posiedzenia Komisji.

Uwag do treści protokołu nie zgłoszono, zatem w głosowaniu – 6 gł. „za”, protokół Nr 25/2016 z posiedzenia Komisji Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska w dniu 20 grudnia 2016 roku został jednogłośnie przyjęty przez Komisję.

Kolejnym punktem porządku posiedzenia był pkt. 5.

Ad.5

Wolne wnioski.

W punkcie tym Przewodniczący zwrócił się do członków Komisji z prośbą o podjęcie próby „walki” z materią dot. Drogi Wschodniej na kolejnym posiedzeniu Komisji: Scedowała nam to Rada Miasta, zaufała nam i musimy w siedem osób w konsultacjach z mieszkańcami wypracować to stanowisko. Dlaczego traktuję to bardzo poważnie? Ponieważ ja naprawdę chcę, żebyśmy tę drogę wybudowali.

Radny Marek Polichańczuk: Ja też chcę, żebyśmy doszli do porozumienia, tylko porozumienie w takiej sprawie nie może polegać na tym, że przegłosujemy coś trzy do dwóch, czy cztery do trzech, tylko chodzi o to, żebyśmy wszyscy, najlepiej w ilości siedem do zera, przyjęli wnioski, które są rozsądne dla wszystkich mieszkańców, również dla mieszkańców zainteresowanych. I oto mi tylko chodzi. Za tydzień czasu spotkamy się, uzyskam odpowiedzi na kilka pytań i wtedy z czystym sumieniem będę mógł głosować. Demokracja jest demokracją.

Przewodniczący Komisji: Mamy tak poważny temat, próbujemy się z nim zmierzyć i uciekamy pokątnie, bo czujemy teraz, że taka duża odpowiedzialność na nas tutaj spoczywa. To jest duża odpowiedzialność. Mam nadzieję, że Komisja się za tydzień zbierze, że mieszkańcy jeszcze raz przyjdą i będziemy potrafili wypracować stanowisko. Naprawdę dzisiaj dużo się posunęliśmy do przodu, ponieważ poznaliśmy pewne argumenty drugiej strony. Ja zrozumiałem, że jeśli pójdziemy na te warunki, na te ustępstwa, to raz, że będzie taniej, a dwa, że zrealizujemy.

Więcej głosów w punkcie wolne wnioski nie zgłoszono, zatem Przewodniczący podziękował zebranym i zamknął posiedzenie Komisji Infrastruktury Technicznej i Ochrony Środowiska w dniu 30 stycznia 2017r.

Na tym protokół zakończono.

Protokołowała:

PRZEWODNICZĄCY KOMISJI

GRZEGORZ JAWORSKI