

Protokół Nr 25/2021

**z posiedzenia Komisji Planowania, Gospodarki Komunalnej, Inwestycji i Finansów
Rady Miasta Krasnystaw, która odbyła się w dniu 1 czerwca 2021 r. w trybie zdalnym**

Skład osobowy Komisji Planowania, Gospodarki Komunalnej, Inwestycji i Finansów:

Obecni na posiedzeniu:

- | | | |
|-------------|-------------|--|
| 1. Dariusz | Turzyniecki | - Przewodniczący Komisji |
| 2. Lech | Berezowski | - Członek Komisji |
| 3. Grzegorz | Brodzik | - Członek Komisji |
| 4. Andrzej | Jakubiec | - Członek Komisji, Wiceprzewodniczący RM |
| 5. Ewa | Kwiecień | - Członek Komisji |
| 6. Paweł | Mazurek | - Członek Komisji |
| 7. Adam | Swatek | - Członek Komisji |
| 8. Marek | Wrzesiński | - Członek Komisji |

Radni nieobecni na posiedzeniu:

- | | | |
|------------|------------|-------------------|
| 1. Andrzej | Smorga | - Członek Komisji |
| 2. Marcin | Worotyński | - Członek Komisji |

Ponadto w posiedzeniu uczestniczyli:

- | | | |
|----------|-----------|---|
| 1. Paweł | Pastuszek | - Kierownik Wydziału IBD Urzędu Miasta
Krasnystaw, |
| 2. Paweł | Sikora | - projektant |

Porządek posiedzenia:

1. Przedstawienie koncepcji przebiegu dróg dojazdowych do nowej przeprawy mostowej na rzece Wieprz (ul. Kościuszki – Kacza – Nieczaja – Gawryłowa – Rejowiecka).
2. Wolne wnioski i sprawy różne.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący Komisji Planowania, Gospodarki Komunalnej, Inwestycji i Finansów Rady Miasta Krasnystaw (KPGKiF) – Dzień dobry, Państwu. Witam na posiedzeniu Komisji Planowania, Gospodarki Komunalnej, Inwestycji i Finansów Rady Miasta Krasnystaw. Rozpoczniemy nasze spotkanie od sprawdzenia obecności. Proszę o potwierdzenie swojej obecności. Dziękuję. Stwierdzam, że nieobecnych jest dwóch członków komisji, czyli Pan Jacek Smorga i Marcin Worotyński. Na tym etapie rozpoczynamy posiedzenie w składzie 8 radnych. Tak jak Państwo z zaproszenia wiecie dzisiejsze poświęcone będzie budowie mostu i przejścia drogowego. Pozwolę sobie jeszcze powitać oprócz członków komisji Pana Kierownik Pawła Pastuszaka, który będzie uczestniczył w posiedzeniu Jak również serdecznie witam Pana Pawła Sikorę, który zaprezentuje nam te przygotowane rozwiązania i może przejdźmy już do meritum sprawy. Oddaję głos Panu Kierownikowi Pawłowi Pastuszkowi

Ad. 1 Przedstawienie koncepcji przebiegu dróg dojazdowych do nowej przeprawy mostowej na rzece Wieprz (ul. Kościuszki – Kacza – Nieczaja – Gawryłowa – Rejowiecka).

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD - Dzień dobry Państwu. Witam wszystkich. Panie Przewodniczący, Państwo radni chciałbym na początku w imieniu Pana Burmistrza przeprosić za jego nieobecność mam nadzieję, że dołączy do nas później ze względu na to, że musiał pojechać do Pana Marszałka do Lublina i później ma spotkanie z Państwem Starostami w Starostwie Powiatowym, dlatego chwilę się spóźni. Myślę, że przed 14:00 do nas dołączy. Natomiast tutaj chciałem z Panem Przewodniczącym ustalić, w jaki sposób przedstawić te koncepcje. Czy Państwo radni zapoznali się z tymi koncepcjami? Czy zrobimy w ten sposób, że ja może takie słowo wstępne historycznie bym powiedział, w jakim punkcie się znajdujemy. Natomiast Pan projektant może przedstawić koncepcje nr 1 i koncepcje nr 2 po krótko, wrzucić rysunek na Państwa tablety lub ewentualnie Państwo będą zadawali pytania odnośnie każdej z koncepcji, jeżeli udało się w sposób sprawny zapoznać z tymi koncepcjami i zadawać tylko pytania a może Pan projektant po krótko przedstawi koncepcje 1 i 2. My swoje rekomendacje nasze wewnętrzne w urzędzie jak widzimy różnice między tymi koncepcjami, który wariant my proponujemy przyjąć, jako podstawę do dalszych prac projektowych mamy. Prosiłbym o sugestie jak to robimy?

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Ja myślę, że zrobimy to w ten sposób, że za chwilę ja otworzę posiedzenie naszej komisji, bo w tej chwili nie ma jeszcze jednej osoby i nie wiem czy dotrze czy nie. Myślę, że będzie dobrze jak Pan Kierownik przedstawi rys historyczny może jakoś krótko powie o dwóch koncepcjach a później Pan projektant też przedstawi w skrócie te dwie koncepcje a potem dyskusja. Proszę Panie Kierowniku oddaję Panu głos.

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Szanowni Państwo spotkaliśmy się w sprawie omówienia koncepcji przygotowanych przez projektantów dotyczących nowej przeprawy mostowej na rzece Wieprz i skomunikowania go z istniejącą siatką drogową. Przebieg ciągu komunikacyjnego i przeprawy mostowej jest w 100% zgodny z wcześniejszymi planami chodzi o plan zagospodarowania przestrzennego, który został uchwalony w 2005 r. ze Studium, które obowiązuje od 2011 r. Natomiast pierwsze wzmianki pojawiały się w Studium już w 1998 r., które mówiły o lokalizacji tej przeprawy i połączeniu go z istniejącymi drogami. W 2001 r. powstała taka koncepcja programowa, która zakładała przebudowę układu transportowego miasta w ciągu ulic: Polewana, Kościuszki, Kołowrót, Kacza, Nieczaja wraz z połączeniami z ul. Gawryłowa oraz mostem przez rzekę Wieprz. W kolejnych latach 2009-2010 został wybudowany pierwszy tzw. etap północnej obwodnicy miasta, czyli ul. Polewana. W tej chwili jak wiemy przebudowano też ul. Kościuszki to jest kolejny etap tej drogi, która będzie się łączyć z nową przeprawą mostową. Miasto złożyło wniosek do takiego programu „Mosty dla regionów” i uzyskało dofinansowanie na zaprojektowanie całego tego układu i przeprawy mostowej. Projektanci przygotowali dwie koncepcje zgodnie ze specyfikacją przetargową. Byli zobowiązani do przedstawienia dwóch koncepcji, które 26 maja zgodnie z umową nam przedłożyli. Te najnowsze dokumenty zostały do Państwa przesłane do zapoznania abyśmy mogli na dzisiejszej komisji na ten temat porozmawiać i uzyskać od Państwa opinię na ich temat. Te koncepcje, co do przebiegu samej

trasy one się nie różnią praktycznie niczym. Różnią się szczegółami technicznymi np. sposób odwodnienia, sposób usunięcia kolizji, które są pracą dla projektantów, aby to było jak najbardziej funkcjonalne i ekonomicznie uzasadnione w naszych realiach. Różnią się te koncepcje w ogólny sposób tym na pierwszy rzut oka i to, co chcielibyśmy z Państwem uzgodnić to pierwsza najważniejsza rzecz to konstrukcja mostu. Projektanci zaproponowali w dwóch wariantach most tj. łukowy i most zwykły wyglądający tak samo jak istniejący most w ciągu ul. Mostowej. Most łukowy jest bardzo podobny w konstrukcji do mostu, który został wybudowany w Lublinie w ciągu ul. Muzycznej jest to przy Arenie Lublin. To jest pierwsza różnica i tutaj musimy uzgodnić sobie, jaki wariant mostu wybieramy. Pozostałe różnice między koncepcjami dotyczą tego, czy na całości ciągu komunikacyjnego projektujemy chodniki obustronne, czy tylko w pewnym zakresie są one obustronne a w pewnym zakresie jednostronne, przebieg ścieżki rowerowej, bo w jednym wariantcie jest ona po jednej stronie całego układu komunikacyjnego a w drugim wariantcie jest na wysokości ul. Kaczej ona jest przerzucona od strony błoni jest przejazd, przejście i zmienia położenie ta ścieżka rowerowa. Oprócz tego drobne niuanse dotyczące skrzyżowań, bo w wariantcie nr 2 mamy skrzyżowania z lewoskrętami, z prawoskrętami są to przyszłościowe ze względu na bezpieczeństwo ruchu rozwiązania, które pozwolą na to, żeby ta przeprawa się nie korkowała, żeby był bezpieczny wjazd i wyjazd na tą arterię. Mamy też rozwiązanie w wariantcie 2, który obejmuje zieleńce między krawędzią jezdni a chodnikiem i ścieżką rowerową. Jest zaprojektowany metrowy zieleniec, który umożliwi lokalizację infrastruktury, latarni i ewentualnych kolizji z urządzeniami podziemnymi i to są te główne zasadnicze różnice między tymi wariantami. My tutaj podczas rozmów wewnętrznych i z Panem projektantem analizowaliśmy te koncepcje i tak wstępnie skłaniamy się za koncepcją nr 2 z pewnymi rozwiązaniami przyjętymi z koncepcji nr 1. Wyjściowa jest koncepcja nr 2 z tym, że chcemy przedyskutować, bo nie jest to sprawa zamknięta. Możemy jakieś rzeczy z koncepcji nr 1 przenieść albo w koncepcji nr 2 zlikwidować sugerując się Państwa opiniami na ten temat. Jeszcze tak dla wyjaśnienia dodam, że te koncepcje zawierają również, ale to tylko koncepcyjne rozwiązania dotyczące skrzyżowań. Jest to w wariantcie nr 2 mamy zaprojektowane rondo od ul. Rejowieckiej, ale jest to tylko koncepcja, ponieważ w dokumentacji przetargowej projektanci są zobowiązani jedynie do przedstawienia koncepcji. Dokumentacja projektowa dotyczy projektu do granicy pasa drogowego, ale chcieliśmy pokazać, żeby w koncepcji było widać, że dla upłynnienia ruchu tutaj naszym zdaniem powinno zostać wybudowane rondo, ale to jest ciąg drogi wojewódzkiej, dlatego tutaj duża rola będzie Zarządu Dróg Wojewódzkich, jak oni się do tego ustosunkują, czy im to odpowiada czy nie. W jakiej formie oni to skrzyżowanie widzą, natomiast koncepcyjnie projektanci przygotowali, wrysowali to w plany. Widać tam, że są wyburzenia budynków w obrębie tego ronda, ale to jest tak jak podkreślam tylko koncepcja. My w projekcie będziemy dołączali się do istniejącego skrzyżowania, czyli tak jak to w tej chwili wygląda tak ten projekt będzie się włączał do ul. Rejowieckiej. Podobnie jest tutaj przy włączeniu do ul. Kościuszki, czyli tutaj ul. Kacza, Kołowrót, Kościuszki. Tutaj w materiałach przetargowych projektanci mieli za zadanie włączenie tej nowej drogi do zaprojektowanego już przez ZDP rondo. Tam to rondo jest wrysowane tak, jak kiedyś sobie ZDP zaprojektowało. My się tylko dołączamy do tego rozwiązania, które zostało już wcześniej

wypracowane. Jeżeli są jakieś pytania na tym etapie to może teraz a jeżeli nie to Pan projektant przedstawi po krótko koncepcje nr 1 i 2. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję Panu kierownikowi. Myślę, że tak wstępnie historycznie Pan przedstawił rys, główne założenia i daje to nam wstępny obraz tych przygotowań. Wydaje mi się, że tutaj trzeba będzie zwrócić wielką uwagę na to, aby te włączenia do istniejącej już sieci komunikacyjnej na terenie naszego miasta równoległe z tą inwestycją prowadzić rozmowy, ponieważ jeżeli wybudujemy tą tzw. obwodnicę północną a nie przebudujemy skrzyżowań to wtedy możemy zrobić coś, co nie będzie w pełni służyło. Będziemy mieli most, obwodnicę a będą problemy komunikacyjne, ale myślę, że to jeszcze jest do dyskusji. Teraz prześlemy głos Panu projektantowi, chyba, że ze strony członków komisji są jakieś pytania? Nie widzę, zatem proszę o zabranie głosu Pana Pawła Sikorę.

Pan Paweł Sikora – projektant – Dzień dobry Państwu. Jestem projektantem tego przedsięwzięcia i chciałbym Państwu przedstawić dwie koncepcje z omówieniem różnic pomiędzy jednym a drugim rozwiązaniem. Zaczniemy od włączenia do ul. Kościuszki. Tak jak Pan Kierownik przedstawił włączamy się do już istniejącego skrzyżowania istniejący projekt, który jest w posiadaniu Zarządu Dróg Powiatowych. Na tej planszy widoczny jest plan zagospodarowania przestrzennego i naniesione elementy projektowanych dróg, jak widać te drogi pokrywają się w całości z planem przestrzennego zagospodarowania terenu właściwie na całym zakresie opracowania. Mamy lokalne wyjścia poza ten zakres i one są związane z poprowadzeniem dróg serwisowych dla drugiego wariantu na odcinku przyległym do ogródków działkowych. W drugim przebiegu mamy widoczne skrzyżowanie z ulicą Gawryłowa, dalej idziemy w kierunku Wieprza, przekraczamy Wieprz i mamy widoczną linię rozgraniczającą dla ulicy Nieczaja zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego są to te trójkąci oraz planowana inwestycja, jak widać to są te kolorowe elementy na planszy, która Państwo widzą. Jak wygląda rozwiązanie ronda w ul. Rejowieckiej? Proszę zobaczyć, że te białe części, które są były przewidziane już wcześniej przez planistów pod skrzyżowanie. My się wpisujemy niemalże w te zaprojektowane wcześniej zajętości terenu, no niestety będzie się to wiązało z pewnymi wyburzeniami są one zaznaczone kolorem czerwonym tj. budynek na działce 726 oraz 725. Jeżeli chodzi o porównanie wariantów to zaczniemy od wariantu nr 1. Może pokażę, jak wygląda to na przekrojach normalnych. Przekrój normalny dla wariantu nr 1 wygląda w ten sposób, że mamy obustronny chodnik oraz prawostronną ścieżkę rowerową bezpośrednio przyległą do jezdni. W wariacie nr 2 mamy to rozwiązane w ten sposób, że ścieżkę rowerową mamy odsuniętą od krawędzi jezdni i oddzieloną od jezdni pasem zieleni chodnik natomiast jest przyległy on miejscami tam, gdzie będzie pozwalał teren będzie odsunięty o szerokość tego zieleńca. Co to powoduje? Dla wariantu nr 1, kiedy tego zieleńca nie zrobimy wówczas musi powstać element opaski technologicznej. Jest to opaska, która wynika z tego, że musimy zachować odpowiednio skrajne dla umieszczenia między innymi oznakowania drogi, jak również zachować odpowiednio skrajnie dla rowerzysty. Musi ona wynosić minimum 0,5 m i być wypełniona kostką. W wariacie nr 2 odsunięcie chodnika o metr powoduje, że możemy tutaj swobodnie zaprojektować zieleńca, przy czym ten wariant będzie nieco tańszy z uwagi na brak tego

wypełnienia kostką i co z tym jest związane również podbudową pod tą kostkę. Porównanie plansz wygląda w ten sposób, że w wariantcie nr 1 mamy zaprojektowane po prawej stronie ścieżkę rowerową oraz chodnik oraz po lewej stronie chodnik. Ten układ jest odwzorowany na całej długości dojazdów. W tym wariantcie zastosowaliśmy uproszczone skrzyżowania zwykłe. Jest to wariant ekonomiczny, tańszy od wariantu nr 2. W wariantcie nr 2 ścieżkę poprowadziliśmy początkowo po stronie lewej, czyli po przeciwnej stronie niż w wariantcie nr 1. Jest to spowodowane tym, że mamy zabudowę mieszkaniową, co się będzie z tym wiązało będzie lepszy dojazd mieszkańców do posesji. Tą ścieżkę prowadzimy na długości ul. Kaczej, po czym przeprowadzamy na stronę prawą i już do końca opracowania ścieżka będzie prowadzona strona prawą. W wariantcie nr 2 występują drogi serwisowe, z których będzie obsługiwany teren przyległy, tego nie mamy w wariantcie nr 1 i obsługa terenów przyległych będzie prowadzona za pomocą zjazdów. Jeżeli chodzi o rozwiązania skrzyżowań to wariant nr 1 przewiduje skrzyżowanie minimalistyczne z podporządkowaniem i skanalizowaniem wlotu ul. Gawryłowa. W wariantcie nr 2 mamy skrzyżowanie rozbudowane o dodatkowy lewoskręt, jak również wyspę kanalizującą ul. Gawryłowa oraz mamy rozbudowane skrzyżowanie z ul. Zawieprze o skrzyżowanie skanalizowane z wydzieleniem pasa dla lewoskrętów. Pozostawmy obiekty mostowe do osobnego porównania. Przekraczamy Wieprz i zarówno w wariantcie nr 1 jak i nr 2 zlikwidowaliśmy połączenie ul. Krótkiej z projektowaną ul. Nieczają. Jest to spowodowane tym, że przepisy nie pozwalają nam na tak bliską lokalizację skrzyżowań przy tej klasie drogi. Jest to klasa drogi główna. Ponadto robiliśmy dla tego rozwiązania dla ul. Krótkiej symulację skrzyżowania skanalizowanego i wyszło nam z tej analizy, że dla wykonania skrzyżowania takiego, jak z ul. Zawieprze musielibyśmy dodatkowo wyburzyć jeden budynek, dlatego doszliśmy do wniosku, że wprowadzenie dodatkowego skrzyżowania dla tych czterech gospodarstw i wyburzenie jednego nie będzie racjonalnie uzasadnione tym bardziej, że oni mają bezpośredni dostęp do ul. Zawieprze a dalej przez tą ulicę do projektowanej ul. Nieczają. W wariantcie nr 2 podporządkowaliśmy ul. Przemysłową poprzez kanalizację wlotu drogi podporządkowanej. Dalej zarówno w wariantcie nr 1 i nr 2 drogi ul. Zawieprze również zostały skanalizowane. Zasadnicza różnica pomiędzy wariantami jest na końcowym etapie przedsięwzięcia przy włączeniu do drogi wojewódzkiej, która jest ulicą Rejowiecką. W wariantcie nr 2 rozwiązaliśmy to poprzez włączenie skrzyżowania typu rondo przy zachowaniu obsługi istniejącego sklepu. Jest to bardzo ważne żeby nie naruszać powierzchni, którą w tej chwili sklep ma wygospodarowaną między innymi na miejsca parkingowe, bo jakkolwiek ingerencja w te miejsca może spowodować, że prowadzenie dalszej działalności może być niemożliwe. Włączenie w wariantcie 1 wykonaliśmy poprzez doprowadzenie projektowanej ul. Nieczają do pasa drogi wojewódzkiej i na tym zakończyliśmy.

Jeżeli chodzi o obiekty mostowe to wariant 1 przewidywał wykonanie obiektu trójprzęsłowego z konstrukcji stalowej, zespolonej. Ta konstrukcja wygląda w ten sposób, że mamy belki główne o zmiennej wysokości od 1,60 m nad podporą do 80 cm w środku przęsła. Ponadto obiekt ten jest sprzężony poprzecznkami to są te belki, które są widoczne na rysunku tak jakby w poprzek obiektu. Wariant 2 zakłada wykonanie mostu jednoprzęsłowego łukowego z jazdą dołem podwieszanego na wieszakach stalowych. To są takie pręty, które będą podtrzymywały pomost. Różnica przy tych obiektach jest taka, że obiekt nr 1 będzie powodował znaczną ingerencję, jeżeli chodzi o koryto wody. Podpory są zlokalizowane tuż

przy brzegach rzeki. Wiąże się to z dużo większą ingerencją w środowisko naturalne. W obiekcie numer 2 tego nie mamy. Mamy tylko dwie podpory i całą przeprawę przekraczamy jednym przęsłem. Ponadto obiekt nr 2 poprzez swoją konstrukcję, będzie mógł być również podświetlany, czego przy obiekcie nr 1 nie będzie można zastosować. Takich elementów do wyeksponowania na nim nie znajdziemy. To tyle, co chciałbym przedstawić z porównania obydwu rozwiązań. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Dziękuję bardzo za wstępne przedstawienie obu koncepcji. Takie moje pierwsze spostrzeżenia dotyczące tych zaprojektowanych koncepcji to zaczynając od tego, co na końcu Pan zaprezentował a więc od mostu. Wydaje mi się, że mosty budujemy na tyle rzadko w naszym mieście, że taki obiekt powinien być przedsięwzięciem architektonicznym, które wpłynie na uatrakcyjnienie tej architektury miejskiej, bo wiadomo taki obiekt kratownicowy raz, że bardziej przyjazny dla środowiska dwa, że taki bardziej elegancki i jeszcze da się podświetlić to może stanowić taki element ozdobny w tym miejskim krajobrazie. Wydaje mi się, że jeżeli już miałbym się wypowiadać w tych kwestiach, że jeżeli już coś projektujemy to projektujemy już docelowo, bo wydaje mi się, że ta wersja druga z lewoskrętami z wysepkami, bo jak na dzień dzisiejszy ruch drogowy nam cały czas przyrasta i chyba w najbliższych latach nie ma co liczyć na to, że ten ruch drogowy będzie się zmniejszał więc ja uważam, że jak już coś projektujemy to projektujemy porządnie docelowo z takimi rozwiązaniami, które będą przyjazne dla przyszłych uczestników tego ruchu. Może inni członkowie komisji zabiorą głos w sprawie tej wstępnej prezentacji. Proszę, kto z Państwa chciałby zabrać głos w dyskusji? Proszę radna Ewa Kwiecień.

Radna Ewa Kwiecień – chciałam się wypowiedzieć na temat tych obu projektów. Jestem jak najbardziej za tym, co powiedział Pan Przewodniczący. Nasze mosty budujemy raz na jakiś czas i jeżeli budujemy to nich ten most nam służy dzisiaj i przez następnych ileś lat i niech on będzie i atrakcyjny i przepustowy i taki, który będzie służył przez najbliższych ileś lat. Niech będzie przyszłościowy. Na razie nie poruszaliśmy ścieżek rowerowych, ale jak najbardziej jestem za tym. Sami wiemy, że jest ich mało w naszym mieście, więc jak najbardziej uwzględnijmy je. Dziękuję na razie.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Dziękuję. Proszę radny Grzegorz Brodzik.

Radny Grzegorz Brodzik - mam pytanie do Pana projektanta. Mianowicie Państwo skłaniamie się ku koncepcji tego mostu łukowatego. Byłem w ubiegłym tygodniu w Lublinie i widziałem taki most i jest bardzo ładny i rzeczywiście funkcjonalny i myślę, że powinniśmy iść w kierunku tego mostu w ten sposób zbudowanego, ale chodzi mi o koncepcję tych dróg wyjścia do ul. Gawryłowa i wyjścia do ul. Kacza, Kołowrót. Która koncepcja u Państwa przemawia, czy dłuższa droga czy krótsza? Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Dziękuję bardzo. Proszę radny Andrzej Jakubiec.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Ja rozpocznę od tych materiałów, które otrzymaliśmy droga emailową i tak, czy wariant nr 1, czy nr 2 taki ogólny rzut na ten teren i zaznaczenie ulic to należałoby nanieść kilka poprawek, bo zaznaczona jest ul. Kickiego przedłużenie ul. Kilińskiego a ul. Kickiego jest w zupełnie innej

części miasta więc to jest dalej ul. Kilińskiego. Ulica Szkolna jest zaznaczona, jako droga gminna a jest to droga powiatowa. Mam kilka wątpliwości to, o czym mówił Pan Paweł Pastuszek. Powiat zrealizował już to zadanie przebudowy ul. Kościuszki i Szkolnej i to, o czym już mówiliśmy, że wcześniej tam było inne rozwiązanie skrzyżowania ul. Szkolnej i Kościuszki tam było rondo, ale od tego odstąpiono. Mało tego ulica Kościuszki do tego skrzyżowania jest dosyć znacznie zwężona i powstaje pytanie przy wybudowaniu przez miasto, ale o tym później całego tego ciągu jak będzie z włączeniem, żeby to wszystko wcześniej pouzgadniać. Oczywiście jestem za koncepcją tego mostu ładniejszego. Natomiast gdyby Pan zachciał podać różnice w kosztach, żebyśmy mieli już pełną jasność, który most jest tańszy i o ile. Ponadto ścieżki rowerowe powinny być uwzględnione w dalszej części opracowania, bo ścieżka rowerowa kończy się zgodnie z tym opracowaniem, które było i przebudowa ul. Kościuszki ona była aż do skrzyżowania z ul. Szkolną, ale poprzez to zwężenie jej nie ma i żeby ona w jakiś logiczny sposób łączyła się. Tak samo ścieżka rowerowa, która powinna powstać na odcinku od ul. Kościuszki w kierunku ul. Kołowrót i tam dalej do ul. Rybiej, bo jest już ścieżka rowerowa od ul. Rybiej do ul. Bocianiej. Tam już jest projekt techniczny i żeby te ścieżki rowerowe tworzyły jedną całość. Ponadto dobrze byłoby, aby poinformować i nas i mieszkańców o wyburzeniach, które to posesje, czy o jakichś niedogodnościach, bo to nie koniecznie muszą być wyburzenia, które to posesje będą poprzez realizację tego projektu narażone na dodatkowe uciążliwości i czy da się w jakiś sposób ograniczyć te uciążliwości, bo to prawdopodobnie będzie ciąg o dużym natężeniu ruchu i w związku z tym, czy jest możliwość minimalizowania tych uciążliwości poprzez budowę ekranów, czy w inny sposób. Ponadto oczywiście to jest to, co mówił Pan Paweł Pastuszek, że trzeba wybrać najlepsze elementy z obydwu koncepcji, najlepsze w sensie bezpieczeństwa i funkcjonalności i ścieżki rowerowe i chodniki, aby były w taki sposób poprowadzone żeby można było z nich bezpiecznie korzystać i wydaje się, że ten pas zieleni pomiędzy ścieżką a chodnikiem to jest zawsze bezpieczniej jak to jest oddzielone a nie bezpośrednio przylega do jezdni. Ponadto należałoby poinformować i nas i mieszkańców, w którym miejscu, bo rozumiem, że most będzie wyniesiony i tak samo te drogi dojazdowe to też będą musiały być jakoś podniesione w nasypach i czy i w jaki sposób będzie to wpływało na otoczenie w sensie takim też uciążliwości dla sąsiednich posesji, przylegających posesji do tego ciągu drogowego. Szkoda, że nie ma Pana Burmistrza, bo też miałbym taką podpowiedź dla Pana Burmistrza. Tak jak chyba dwa lata temu na tej samej komisji podpowiedziałem Panu Burmistrzowi, aby zainteresował się zbiornikiem retencyjnym, bo było spotkanie w Starostwie z Wodami Polskimi i Pan Burmistrz nie widział o takim spotkaniu, ale później nawiązał kontakt z Wodami Polskimi, czego efektem jest w tej chwili opracowywany projekt tego zbiornika retencyjnego powyżej obwodnicy. Natomiast tutaj też celowym byłoby poczynienie starań, aby cały ten ciąg, bo on będzie łączył drogę wojewódzką docelowo z drogą krajową, aby ten cały ciąg zastanowić się, czy nie da się go przekształcić w drogę wojewódzką. Takie wstępne kiedyś były przymiarki jak były do tego całego procesu i byłaby szansa po opracowaniu już dokumentacji, aby czynić zabiegi u Marszałka Województwa, aby począwszy od ul. Okrzei czy w przypadku trasy szybkiego ruchu poprzez ul. Polewaną i dalej ul. Kościuszki i ten nowo projektowany ciąg aż do ul. Rejowieckiej, aby poczynić starania, aby zarządcą był Zarząd Dróg Wojewódzkich. To w znacznym stopniu w przyszłości spowodowałoby obniżenie kosztów utrzymania tego ciągu jezdni i pieszego, ale nad tym

należy popracować. Niezależnie od tego czy to się uda czy też nie, to uważam, że ten ciąg jest konieczny, bo też w przyszłości należałoby rozważać możliwość ograniczenia ruchu na tym tzw. starym moście i ograniczenia ruchu w rejonie starówki, ale to też należy patrzeć kompleksowo przy projektowaniu tych nowych ciągów. Fakt, że od roku 2000, kiedy te koncepcje powstawały, czyli to już 20 lat minęło trochę się sytuacja zmieniła. Zmieniło się natężenie ruchu, ilość pojazdów i to też należałoby brać pod uwagę, bo te wszystkie elementy to wszystko ma wpływ na ostateczny projekt. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Dziękuję. Poproszę teraz Pana Pawła Sikorę, aby odniósł się krótko do tych wypowiedzi.

Pan Paweł Sikora – projektanta - Jeżeli chodzi o te niedociągnięcia w opisach ulic to jak najbardziej poprawimy. Wracając do koncepcji i omówienia wariantu, do którego skłanialiby się projektanci do zaleceń w wyborze to skłanialibyśmy się do wyboru wariantu nr 2. Wariant 2 przewiduje prowadzenie ścieżek rowerowych i chodnika po stronie, gdzie mamy większe zaludnienie, czyli w początkowym zakresie opracowania idąc od skrzyżowania z ul. Szkolną, Kościuszki po stronie lewej zarówno ścieżka rowerowa jak i chodnik. Natomiast po stronie prawej wyłącznie chodnik i tego typu rozwiązanie mielibyśmy do miejsca, gdzie jest istniejąca ścieżka prowadząca do ogródków działkowych, czyli ona przebiega na końcu ulicy Kaczej. Dalej przewidzieliśmy wyłącznie chodnik i ścieżkę po stronie prawej. Spowodowane jest to tym, że po drodze po stronie lewej mamy jednego mieszkańca. Jest to jak najbardziej rozwiązanie wariantowe i jeżeli Państwo zdecydujecie, że chodniki mają być na całym zakresie opracowania po obydwu stronach to taki chodnik dołożymy również w wariantcie 2, czyli wtedy na całej długości opracowania chodnik po stronie lewej byłby od ul. Kaczej do przeprawy mostowej wrysowane jest około 400 m chodnika. Dalej, jeżeli chodzi o wybór i rozwiązania skrzyżowań dróg. Tak, jak już wspominał Pan Kierownik nie mamy w zakresie opracowania skrzyżowania z ul. Kościuszki tak, że nie mamy wpływu na rozwiązania projektowe zarówno samego skrzyżowania jak i chodników i ścieżek w tym rejonie. Rozwiązania projektowanych dróg zaczynają się na połączeniu do istniejącego projektu typu rondo i te chodniki jak Państwo widzą i ścieżka rowerowa zostały dostosowane do tego istniejącego projektu. Dalej jest kontynuacja w projekcie ZDP wzdłuż ul. Kościuszki. Jeżeli chodzi o skrzyżowanie z ul. Gawryłowa to skłanialibyśmy się do zastosowania skrzyżowania skanalizowanego w tym rozwiązaniu, czyli z wyłączeniem relacji dla skręcających pojazdów w lewo z ul. Kaczej w ul. Gawryłowa. Jeżeli chodzi o połączenie ul. Gawryłowa z ul. Kościuszki tu z kolei skłanialibyśmy się do zastosowania skrzyżowania zwykłego, uproszczonego tak, jak w wariantcie 1, czyli skrzyżowanie zwykłe bez wysp rozdzielających ruch między innymi, dlatego, że większość pojazdów, które byjechały od strony ul. Polewanej zdecydowałyby się na jazdę już nowym ciągiem komunikacyjnym. Dalej skrzyżowanie z ul. Przemysławą w formie skrzyżowania skanalizowanego tak, jak widzimy z segregacją potoków ruchu na wlocie drogi podporządkowanej, dlatego, że połączenie z tą drogą również jest od ul. Mostowej. Jest to ulica krótka, która będzie stanowiła łącznik pomiędzy tymi dwoma ulicami oraz ul. Zawieprze również w postaci skrzyżowania skanalizowanego z segregacją potoków ruchu na wlotach podporządkowanych. Część pojazdów, które będą chciały się dostać na wschodnią część miasta wybierze nowy ciąg komunikacyjny i pojedzie nowo projektowaną drogą na drugą stronę Wieprza. Jeżeli chodzi

o rozwiązanie z ul. Rejowiecką drogą wojewódzką to tak, jak Pan Kierownik wspomniał kończymy opracowanie na granicy pasa drogowego. Nie jest ono objęte przedmiotem opracowania i będzie wyglądało jak w wariantcie nr 1, czyli będzie dowiązanie do istniejącego już skrzyżowania skanalizowanego. Na ul. Rejowieckiej mamy w tej chwili skrzyżowanie skanalizowane, trójwlotowe ono by zostało według tego wariantu proponowanego bez zmian. Dziękuję bardzo.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiiF – Dziękuję bardzo. O głos prosił radny Andrzej Jakubiec.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Ja jeszcze nawiążę do skrzyżowania ul. Gawryłowa z ul. Kościuszki i tak historycznie rzecz biorąc to, o czym mówił Pan Paweł Pastuszak koncepcja przeprawy na wysokości ul. Nieczajka była jeszcze w latach 80-tych. Na początku lat 90-tych obowiązywał w mieście tzw. ogólny plan zagospodarowania przestrzennego, gdzie właśnie ciąg ul. Nieczajka i Gawryłowa miał włączyć się w ul. Kościuszki i tutaj było przewidziane skrzyżowanie skanalizowane z wysepkami, gdzie w miejscu obecnie znajduje się tam punkt sprzedaży kosiarek wcześniej była pijalnia piwa. I na ten obiekt pijalni piwa jeszcze za mojego poprzednika wydane było pozwolenie na budowę na tzw. obiekt tymczasowy i niewykluczone, że część osób z różnych powodów będzie chciało korzystać z tego połączenia niekoniecznie wjeżdżając w ten nowy trakt czy to z jednej czy z drugiej strony i ten ciąg ul. Gawryłowa do włączenia się do tej nowej trasy wydaje się zasadny i należałoby chyba go zaprojektować nie, jako zwykłe skrzyżowanie tylko skrzyżowanie takie skanalizowane. Ponadto to, o czym mówił Pan projektant chodnik po obydwu stronach należałoby zaprojektować, czyli to, o czym mówił Pan Paweł Pastuszak 400 m ze względów bezpieczeństwa, jeżeli ktoś się wybierze na dłuższy spacer, żeby nie musiał przechodzić przez ulice dodatkowo tylko, żeby już jedną stroną mógł kontynuować ten spacer. Co do włączenia się szczególnie tutaj na skrzyżowaniu z ul. Kościuszki ja wiem, że to nie jest pytanie do projektanta, ale problem jest. Co z tego, że Powiat czy Zarząd Dróg Powiatowych miał projekt techniczny, gdzie było na wysokości ul. Szkolnej rondo i ścieżka rowerowa miała dochodzić do tego skrzyżowania jak to się skończyło około 100 czy 150 m wcześniej i co dalej? Tam w tej chwili jest budowany nowy dom i właśnie przy tym domu nastąpiło właśnie zwężenie tej ulicy. Ja to sygnalizowałem na etapie przebudowy ul. Kościuszki, jak tylko ona się rozpoczęła i niestety nie udało się tego. Rozmawiałem z ówczesnym Burmistrzem czy Zastępcą Burmistrza Wojciechem Kaczmarczykiem, ale jest jak jest i to może być problem, bo nie chodzi o to abyśmy tylko zrobili projekt i na tym poprzestali tylko później to musi być w miarę sensownie zrealizowane. I na tym etapie należałoby uzgodnić i dobrze, żeby Pan Burmistrz to uzgodnił ze Starostwem, z Zarządem Powiatu i żebyśmy mieli jasność jak to będzie przebiegało. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiiF – Dziękuję bardzo. Udzielam głosu Pani Ewie Kwiecień.

Radna Ewa Kwiecień – ja chciałabym się podzielić taką ciekawostką, informacją, bo chodzi mi o obustronny chodnik, żeby został uwzględniony. Ostatnio wróciłam od córki z Wrocławia, gdzie pierwszy raz spotkałam się z czymś takim, że na świeżo budowanej drodze po obu stronach jest dość szeroki chodnik, ale nie ma wydzielonej strefy na ścieżkę

rowerową i na ciąg pieszy. Po prostu jest oznaczenie jest rower i są piesi. Jedni na drugich mają uważać i uważam, że coś takiego może mogłoby się sprawdzić u nas. Szczególnie w tych ciągach. Po jednej stronie jest założmy mniej zabudowań i chcemy zrobić chodnik, ale myślny przyszłościowo. Ja mogę to zdjęcie podeśłać, bo pierwszy raz spotkałam się z tym, że nie jest wydzielona ścieżka, ale jest oznaczenie i dla pieszych i dla rowerzystów. Jedni na drugich mają uważać. Może weźmy coś takiego pod uwagę. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję bardzo. Myślę, że tutaj Pan projektant się wypowie o zgodności z warunkami technicznymi. Bardzo proszę kolega Brodzik.

Radny Grzegorz Brodzik – Jeden wariant przewiduje zjazd w kierunku ul. Gawryłowa i ul. Kościuszki i drugi trochę dalej, jaka byłaby to mniej więcej różnica kosztów zrobienie tego zjazdu tam przy ul. Kaczej i Kołowrocie to jest jeszcze parę ładnych metrów. Czy nie taniej byłoby zrobić do ul. Kościuszki przez ul. Gawryłowa niż tamten odcinek przez te ogródki działkowe, czy obok tych ogródków itd. Proszę o odpowiedź.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję bardzo. Jeszcze o głos prosił Kierownik Paweł Pastuszek. Bardzo proszę.

Pan Paweł Pastuszek – Kierownik Wydziału IBD – Szanowni Państwo jeszcze parę rzeczy odnośnie tych skrzyżowań i rond od strony ul. Rejowieckiej i od strony ul. Kościuszki i to przed chwilą Pan radny Brodzik pytał o możliwość zrobienia wariantu krótszego. Długość wariantu pierwszego i drugiego jest taka sama, natomiast tutaj jak rozumiem chodzi o skrócenie tego i możliwość włączenia przez ul. Gawryłowa do ul. Kościuszki. Odpowiadając na pytanie Pana radnego Brodzik warunkiem programu jest to, aby cały ciąg zarówno most jak i ciąg komunikacyjny miał określoną klasę G, co łączy się z określonymi szerokościami i parametrami drogi. Planowanie przebiegu tej trasy nie po ul. Kościuszki a jakby za ul. Kilińskiego i włączenie do ul. Kaczej wiąże się z tym, że na ul. Kościuszki na odcinku od ul. Szkolnej do ul. Gawryłowa jest zwarta zabudowa blisko krawędzi jezdni i chodnika, ona praktycznie styka się z krawędzią jezdni. Jeżeli mielibyśmy projektować tamtą klasę drogi, która jest wymagana, czyli klasa G, to wiązałoby się z szeregiem wyburzeń, bo brak jest możliwości wrzucenia w istniejący stan tych parametrów, które powinny być zgodnie z programem określone dla tej klasy czy dla klasy G, dlatego jest to tylko włączenie, takie danie możliwości zjazdu na tą ulicę, na ulicę Kościuszki w tym miejscu ul. Gawryłowa, natomiast główny ciąg komunikacyjny, czyli tzw. obwodnica, element tej północnej obwodnicy jest prowadzony równolegle na tym odcinku do ul. Kościuszki, czyli wiąże się to z tą zwartą zabudową i brakiem możliwości poszerzenia tej jezdni do odpowiednich parametrów. Dlatego to idzie na zapleczu ul. Kościuszki. Co do rond ul. Rejowieckiej i ul. Kościuszki to tak, jak Pan Przewodniczący Jakubiec wspominał my też reagowaliśmy na etapie budowy, czyli już na etapie przetargu, kiedy ul. Kościuszki i Szkolna była na etapie przetargu też interweniowaliśmy, że nie ma tam rondo, bo wszyscy myśleli, że będzie tam rondo. Jednak ze względów znanych ZDP to rondo na tym etapie nie zostało wykonane. Natomiast były już zapewnienia w trakcie realizacji budowy, bo Pan Burmistrz Kaczmarczyk o tym rozmawiał z ZDP mieliśmy takie zapewnienia, że na kolejnym etapie oni cały czas pracują nad tym, żeby zlikwidować to wąskie gardło to przewężenie i dążyć do tego, żeby rozwiązać to skrzyżowanie w sposób bezpieczny tak jak było pierwotnie

zaprojektowane, czyli w formie ronda. Tutaj, jak został rozstrzygnięty przetarg na tą dokumentację, którą w tej chwili omawiamy jakieś dwa, trzy tygodnie temu dostaliśmy pismo z ZDP z taką prośbą i propozycją, aby rozszerzyć zakres naszego opracowania o doprojektowanie ronda przy ul. Kościuszki, dlatego, że ta dokumentacja, którą ma ZDP ma już swoje lata jest chyba z 2008 r., wszystkie uzgodnienia straciły swoją ważność i ZDW chce, aby ZDP wykonał tą dokumentację od nowa, zrobił nowe uzgodnienia i żeby właśnie o ten zakres rozszerzyć naszą umowę z projektantami tego zadania. W tej chwili analizujemy możliwość aneksowania tego ze względu na procedurę przetargową. To była procedura unijna, wartość przedmiotu zamówienia była dość duża, dlatego warunki formalne o możliwości aneksowania ewentualnie tej umowy są rozstrzygane w tej chwili i w zależności od tej decyzji dalsze kroki będą podejmowane. Czy można czy nie można załatwić tą sprawę na tym etapie. Natomiast my również widzimy ten problem jednego skrzyżowania i drugiego, żeby nie powstała i jakby nie dopuszczamy takiej ewentualności, że zostanie wybudowany ten ciąg nowa przeprawa, natomiast nie zostanie on połączony we właściwy sposób z istniejącymi drogami no, bo powstanie zator i korek i wszyscy tam będą stali nie mogąc włączyć się w sposób bezpieczny do ul. Kościuszki ani do ul. Rejowieckiej. Dlatego sprawa z ul. Kościuszki wygląda tak, jak powiedziałem. Natomiast sprawa z ul. Rejowiecką też po zaakceptowaniu tej koncepcji, ustaleniu wszystkich szczegółów, czyli po tej też komisji będziemy kontaktować się z ZDW. Już pierwsze takie rozmowy Pan Burmistrz prowadził po to, żeby ustalić jak oni widzą to skrzyżowanie ze swojej strony, żeby albo to wspólnie zaprojektować lub wspólnie składać później wniosek o realizację tego, żeby ta inwestycja i nasza i ZDW była realizowana równocześnie. Tutaj też dochodzi jeszcze element taki nieplanowany, czyli linia kolejowa CPK, gdzie jeden z tych wariantów przechodzi akurat przez to skrzyżowanie. To też ZDW musi wziąć pod uwagę, jaki wariant CPK będzie miało, czy będzie akurat tędy przebiegało, bo będzie to wtedy rzutowało na całość tego opracowania zarówno w dużej mierze właśnie na to rondo, czy ono będzie w takim kształcie czy w innym, czy ta linia kolejowa będzie przebiegała w taki sposób czy inny. Dlatego cały czas tutaj zakończymy proces koncepcyjny i będziemy podejmować kroki po to, żeby i z jednym zarządem dróg i drugim dojść do porozumienia, żeby finalnie zgrać całą tą inwestycję tak, żeby nie było tych problemów komunikacyjnych, o których Pan Przewodniczący mówił i ja też wspominałem. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiiF - Dziękuję Panu Kierownikowi za wyjaśnienia. Proszę radny Jakubiec.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Ja tylko mam taką sugestię i odpowiedź dla Pana Burmistrza. Znacznie łatwiej będą przebiegały rozmowy z ZDP i ZDW, jeżeli Pan Burmistrz w pierwszej kolejności uzgodni to z Panem Marszałkiem i z Panem Starostą, bo to jest jedna jednostka Marszałka druga Starosty i jeżeli będzie decyzja Zarządu Powiatu czy Zarządu Województwa, że zarządy tych dróg mają to tak zorganizować, żeby to było dobrze to wtedy znacznie łatwiej i Panu Pawłowi Pastuszakowi będzie to spinać w jedną całość.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiiF – Dziękuję bardzo. Szanowni Państwo nasuwają mi się jeszcze takie pytania. Wszyscy widać na szybko przychyliłiśmy się do koncepcji mostu łukowatego, który zdecydowanie ładniej wygląda tak

mi się wydaje, natomiast prosiłbym jeszcze Pana projektanta, żeby nam przybliżył, bo niekoniecznie wszyscy musimy znać te kwestie, jak przedstawia się porównanie kosztów budowy obu przedsięwzięć mostowych w tych dwóch wersjach i ewentualnie, jakie są też koszty eksploatacji, czy są tutaj jakieś znaczące różnice, jeżeli chodzi o późniejsze utrzymanie tych obiektów. Jeżeli chodzi o ten obiekt z wersji pierwszej, gdzie ten obiekt ingeruje mocno w rzekę, czy nie będzie stałych opłat na rzecz Wód Polskich itd. prosiłbym o wyjaśnienie tych kwestii i druga sprawa dla mnie też bardzo istotna to jest problem rzędnych przebiegu tej obwodnicy północnej tak to nazwijmy, ponieważ są to tereny mające tendencje do zalewania, czy podmokłe z historii wiemy, że występowały tam zagrożenia powodziowe. Na pewno posadowienie drogi klasy G na takim terenie będzie wymagało i podbudowy dosyć mocnej i jakiegoś nasypu i jak to będzie docelowo wyglądało, jeżeli chodzi o otaczające tereny, czy ta droga na swoim przebiegu będzie mocno wyniesiona w stosunku do okolicznych posesji? Jakby Pan mógł o tym kilka słów powiedzieć. Wydaje mi się, że to może być ta kwestia, którą mieszkańcy mogą podnosić. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Pan Paweł Sikora – projektant - jeżeli chodzi o koszty budowy jednego i drugiego obiektu mostowego one przedstawiają się następująco. Obiekt stalowy, czyli ten bez łuku to koszt jego budowy jest w granicach około 8 mln 900 tys. zł netto. Natomiast most łukowy jest od niego droższy o około 1 mln zł i koszt ten wynosi 10 mln 800 tys. zł netto. Jeżeli chodzi o późniejszą eksploatację tych obiektów to przez porównanie i analogię można powiedzieć w ten sposób każdy obiekt wymaga konserwacji i przeglądów. Elementy szczególnie podatne na konserwację są to elementy stalowe a głównie ich powłoka, która zabezpiecza przed korozją. Przy obiekcie stalowym wiemy, że tych elementów będzie zdecydowanie więcej będzie to cała konstrukcja nośna, będą to elementy, które będą zespalały tą konstrukcję, będą to śruby, będą to łączniki. Tych elementów w moście żelbetowym nie ma. Jest to najdroższy z elementów, jeżeli chodzi o utrzymanie obiektu mostowego, to jest ten element antykorozyjny i zabezpieczenie powłokowe elementów stalowych. Pozostałe elementy takie, jak barierki w obydwu obiektach będą występowały one również będą podlegały korozji również będą musiały być wymieniane tak, jak latanie przy obydwu obiektach również będą musiały być wymieniane. Jeżeli chodzi o dylatacje tych dylatacji na obydwu obiektach będzie tyle samo, więc koszty będą takie same. Jeżeli chodzi o łożyska na obiekcie stalowym tańszym będzie ich więcej, bo mamy cztery podpory, więc będzie ten obiekt z punktu wymiany łożysk na pewno zdecydowanie droższy od obiektu jednoprzęsłowego, gdzie mamy tylko dwie podpory. To, jeżeli chodzi o koszty wykonania i koszty utrzymania tych dwóch rozwiązań. Czy mógłby Pan Przewodniczący przypomnieć drugie pytanie?

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – w drugim pytaniu chodziło mi o rzędne posadowienia tej obwodnicy w stosunku do otaczających ją nieruchomości tak, jak one w tej chwili wyglądają, czy to będzie wysoko wyniesione w stosunku do obecnych rzędnych terenu?

Pan Paweł Sikora – projektant - w obydwu wariantach musimy przewidzieć obszary szczególnego zagrożenia powodzią, które zostały wyznaczone dla rzeki Wieprz i obydwa warianty bez względu na to, czy tam będą dwa chodniki i czy będą musiały spełniać te same

wymagania, które postawią nam Wody Polskie, jeżeli chodzi o wyniesienie korony rzeki ponad istniejący teren lub ponad zwierciadło wód powodziowych. Jaka będzie wysokość tych nasypów? Na wstępnym etapie koncepcyjnym zakładamy, że na dojazdach do obiektu mostowego ta wysokość będzie sięgała około 5 m i te nasypy od strony ul. Nieczajka będą się kończyły przy ul. Przemysłowej, czyli około 100 m dalej. Z drugiej strony, czyli od ul. Kaczej mamy nieco bardziej skomplikowaną sytuację tam jest teren nieco bardziej zniżony. One będą od obiektu mostowego tym 5 metrowym nasypem schodziły mniej więcej do 2 metrowego nasypu i dopiero w ul. Kaczej zrównamy się z istniejącą nawierzchnią w miejscu, gdzie skończą nam się obszary szczególnego zagrożenia powodzią. Spróbuję otworzyć i pokazać Państwu mapę z obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – W między czasie pozwolę sobie zadać jeszcze jedno pytanie. Jeżeli na jakichś odcinkach będzie ta droga przebiegała powiedzmy sobie 5 m to już jest znacznie powyżej istniejących rzędnych terenu a w pobliżu będą jakieś budynki mieszkalne, czy przewidziany jest w koncepcji montaż jakichś ekranów, które będą chroniły mieszkańców przed hałasem, czy na razie czegoś takiego się nie przewiduje?

Pan Paweł Sikora – projektant - Na chwilę obecną nie przeprowadzaliśmy analizy akustycznej ona powstanie na etapie oceny oddziaływania na środowisko. W którym miejscu będą te wysokie nasypy? Od strony ul. Nieczajka to jest ten fragment. Mamy tutaj jeden budynek mieszkalny, który będzie przewidziany do wyburzenia, poza tym będzie obiekt usługowo-restauracyjny na tym odcinku bezpośrednio przy obiekcie mostowym nasyp będzie wynosił 5 m, natomiast w ulicy Przemysłowej postaramy się go sprowadzić do istniejącej rzędnej nawierzchni. Jest to odcinek o długości około 130 m, więc pochylenie będzie wynosiło około 6%, więc mamy pochylenie normowe, które nie będzie wymagało stopni biegowych dla pieszych i jest ono dopuszczone dla tej klasy drogi. Po drugiej stronie od strony ul. Gawryłowa mamy pewną część zabudowań lub budynków, pozostałości zabudowań oraz w niedalekiej bliskości budynki mieszkalne. Mamy skrzyżowanie z ul. Gawryłowa i tak, jak wspominałem ocena akustyczna powstanie na etapie decyzji środowiskowej i wówczas, jeżeli wyjdzie nam konieczność zaprojektowania ekranów, takie ekrany powstaną. Dalej idąc w kierunku ul. Kaczej mamy obszar zalewowy i tutaj będziemy mieli nasyp rzędu 1,5 – 2 m w bezpośrednim sąsiedztwie również mamy budynki, więc, jeżeli wyjdzie konieczność zastosowania takich osłon one będą musiały powstać już na etapie projektu budowlanego i będą już wpisane w decyzję środowiskową. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję bardzo za te wyjaśnienia. Czy ze strony członków komisji będą jeszcze jakieś zapytania? Bardzo proszę radny Jakubiec.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Mam taką prośbę do Pana Pawła Pastuszaka, aby te wszystkie sugestie, które Pan projektant weźmie pod uwagę i pracowników Urzędu Miasta, o czym wspominał Pan Paweł, że wariant 2 i niektóre rozwiązania z wariantu 1, jak również wynikające z dzisiejszej dyskusji, jeżeli będą brane pod uwagę do ostatecznej wersji przez projektanta, aby to w jakiś sposób przesłać nam w formie emaila. Ja mam jeszcze taką dodatkową prośbę i sugestię, aby ten most łukowy zaprojektowany był łącznie z iluminacją, żeby nie trzeba było później doprojektowywać jakiegoś tam atrakcyjnego oświetlenia. Też to, o czym mówił Pan Przewodniczący komisji

odległość włączenia się ul. Gawryłowa do tego projektowanego ciągu jest od rzeki Wieprz niedaleko, więc też włączenie się ul. Gawryłowa prawdopodobnie będzie w nasypie. I jeszcze mam takie pytanie, bo w legendzie w materiałach przesłanych nam na emaila są różnymi kolorami oznaczone te odcinki i taki pomarańczowy kolor to jest projektowana droga zadanie nr 1 a taki różowy to projektowana droga zadanie nr 2. Czy to ma jakiś wpływ na ewentualne finansowanie tego, czy z czego wynikają te fajne kolory? Czy to tak jest żeby ładna, kolorowa była ta plansza? Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję. Pan Paweł Pastuszak.

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Szanowni Państwo te kolory i zadania musieliśmy wydzielić po to, żeby w jasny sposób rozliczyć dofinansowanie, dlatego, że pierwotnie w założeniach przy składaniu wniosków ministerstwo dopuszczało, jako koszty kwalifikowane samą przeprawę mostową wraz z dojazdem do najbliższej drogi publicznej zakładamy, że jest to około 150 m po obu stronach przeprawy. Natomiast po uzyskaniu dofinansowania i podpisaniu umowy z wykonawcą projektu wystąpiliśmy do ministerstwa przez Wojewodę, aby ten zakres nie był 150 m tylko obejmował dużo większy zakres, bo to później będzie się przekładało na dofinansowanie. Chodzi o to, że od strony ul. Gawryłowa przeprawa mostowa może zostać włączona w sposób określony w warunkach konkursu, czyli do klasy G właśnie do tego ronda do ul. Kościuszki. Tam chcielibyśmy, aby ministerstwo wyraziło zgodę, aby ten odcinek był kwalifikowany. Po drugiej stronie od ulicy Nieczaja będzie to 150 m, natomiast ten odcinek do ul. Rejowieckiej już niewielki około 150 m, czy 100 m byłby kosztem niekwalifikowanym to jest istniejąca ulica, dlatego tutaj jeszcze podczas rozmów z ministerstwem ta linia między zadaniem 1 a zadaniem 2 może zostać przesunięta, ale to będzie wynikało z tego, jak ministerstwo wyrazi zgodę, jak oni będą na tą sprawę patrzeć. Natomiast druga rzecz te sugestie, o których mówiłem na początku, że tutaj z Panem projektantem w urzędzie rozmawialiśmy na temat koncepcji nr 2 z pewnymi elementami koncepcji nr 1 i większość z tych rozterek, czy pomysłów jest zbieżna z tym, o czym tutaj rozmawialiśmy. Tych punktów, które przejęlibyśmy z koncepcji nr 1 dotyczą tego, czy chodniki mają być jednostronne czy dwustronne tak, jak rozumiem tutaj z Państwa wypowiedzi, które były do tej pory idziemy w chodniki obustronne na całej długości, czyli tak, jak jest w wariantcie nr 1, czyli wariant nr 2 mamy z tymi skrzyżowaniami bezpiecznymi skanalizowanymi z mostem łukowym. Natomiast wariant 2 miał chodniki na pewnym etapie jednostronne, ale rozumiemy, że idziemy w kierunku dwustronnych chodników i tak Pan projektant przygotowuje tą finalną wersję. Kolejna rzecz, która budziła takie nasze wątpliwości to ścieżka rowerowa na wysokości ul. Kaczej. Bo w wariantcie nr 2 ta ścieżka rowerowa przechodzi na początku ul. Kaczej tak mniej więcej na wysokości chodnika na wysokości ul. Kościuszki do ogródków działkowych. Tam ścieżka przechodzi na drugą stronę od strony bardziej zabudowy jednorodzinnej, czyli od strony błoni. Natomiast w tym wariantcie pierwszym cały czas jest prowadzona po jednej stronie, czyli od strony ul. Kościuszki i dołącza się do tego ronda, czyli tutaj też, jakie są Państwa sugestie. Czy zostawić tak, jak jest żebyśmy przechodzili na drugą stronę od strony budynków mieszkalnych i wtedy łatwiej byłoby rowerzystom skorzystać z terenów położonych na błoniach, bo wtedy przez jedno przejście mogliby się tam kierować, czy żeby nie wprowadzać dodatkowego przejścia na drugą stronę i konieczności tego, że rowerzyści jednak będą przekraczać to miejsce, ulicę na

odcinku, gdzie te pojazdy będą jechały z prędkością 50 km/h dopuszczoną. Czy zostawić w ten sposób, jak jest wariant taki, że po jednej stronie i dopiero rowerzyści mogą przekroczyć w obrębie ronda, gdzie ta prędkość będzie zdecydowanie mniejsza, bo to już będzie prędkość spacerowa, 10 km/h, bo pojazdy będą musiały dojeżdżając do skrzyżowania zwolnić. To jest ostatnie zagadnienie, które chcielibyśmy z Państwem uzgodnić, czyli jak poprowadzić ścieżkę rowerową na ul. Kaczej?

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję Panu Kierownikowi. Proszę radny Jakubiec.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Ja mam taką sugestię dla Pana Kierownika. Pan podpowie, jak Pan to widzi, bo to, o czym w pierwszej wypowiedzi wspominałem nie wiem, jak to wygląda w projekcie ul. Kołowrót i ul. Rybiej żeby to była jedna całość i żeby można było płynnie z tego korzystać tak samo połączenie ze ścieżką rowerową w ul. Kościuszki, więc, żeby tych przejść było maksymalnie mniej a z drugiej strony to, o czym Pan mówił, żeby to z takiego praktycznego punktu widzenia było korzystne, bo ja rozumiem, że z tej ścieżki rowerowej wzdłuż tego nowego ciągu będą ludzie korzystali i w celu rekreacji, jak również w celu dojechania do pracy do innych miejsc, żeby to było funkcjonalne rozwiązanie. Trudno mi się w tej chwili tak jednoznacznie wypowiedzieć, bo nie wiem, jakie są rozwiązania w tych projektowanych ulicach, czyli Kołowrót – Rybia i Kościuszki po tej stronie jadąc od ul. Polewanej po prawej tam ścieżka jest i ona przechodzi na wysokości tego skrzyżowania z lewej strony. To już musi Pan to rozstrzygnąć, ale Pan nam powie, jak Pan to widzi. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję bardzo. Ja widzę, że w wielu kwestiach już nam jakaś jasność się rysuje, ale proszę bardzo, jakby Pan Kierownik mógł ustosunkować się do tej wypowiedzi.

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Wydaje mi się, że można spróbować rozważyć taki wariant pozostawiając cały czas ścieżkę po jednej stronie dochodząc do ronda, natomiast od strony budynków mieszkalnych spróbować, jeżeli warunki projektowe na to pozwolą można spróbować się przymierzyć do tego rozwiązania, o którym mówiła Pani Ewa Kwiecień do ciągu pieszo - rowerowego i wtedy nie oddzielny chodnik i oddzielna ścieżka rowerowa po dwóch stronach na tym odcinku tylko ciąg pieszo rowerowy, gdzie mieszkańcy mogliby dojechać do ronda czy do przejścia dla pieszych i przejechać na tą właściwą ścieżkę rowerową. Takie rozwiązanie spróbujemy z Panami projektantami też omówić. Czy warunki terenowe na to pozwolą? Natomiast tutaj połączenie z ul. Kaczą, ul. Kaczej z ul. Kołowrót i Rybią z tym projektem to tam nie ma wydzielonych ścieżek, są tylko chodniki a komunikacja rowerowa na zasadach ogólnych po jezdni, ale to też jest element, który musimy zgrać, dlatego, że projekt mostu i koncepcja pojawiła się dosyć niedawno, natomiast projekt ul. Kołowrót już jakiś czas jest realizowany, dlatego ta koncepcja będzie wyznacznikiem tego, jak połączyć ulice Rybią a bardziej ulice Kołowrót włączyć tutaj do tej koncepcji, o której w tej chwili rozmawiamy, dlatego to będzie taki element po uzgodnieniu koncepcji dogramy to, żeby spójność i płynność ruchu pozwalała na przejazd aut i dojście pieszych i komunikację rowerową tak, żeby to było w bezpieczny sposób i nawiązywało do istniejących i projektowanych rozwiązań w obrębie tego skrzyżowania.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Dziękuję bardzo. Ja myślę, że już mamy jasność w większości tych spraw i te główne kwestie to już chyba wyczerpaliśmy i ja bym proponował, aby przyjąć wniosek z dzisiejszej komisji, aby te włączenia do istniejącej sieci dróg do ul. Kościuszki, Rejowieckiej, aby równolegle z projektowaniem tej obwodnicy północnej i przejścia mostowego przez rzekę prowadzić rozmowy z zarządem powiatu i zarządem województwa odnośnie rozwiązania tych skrzyżowań z drogami wyższej kategorii, żeby to wszystko spójnie i ładnie się nam na koniec zamknęło. Czy będą jeszcze jakieś pytania od członków komisji, uwagi? Czy ewentualnie Pan Kierownik czy Pan projektant chcieliby od nas coś usłyszeć? Proszę radny Jakubiec.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Ja mam taką propozycję i prośbę, żeby nie używać terminu obwodnica północna, bo to nie będzie de facto obwodnica. Ta ulica będzie klasy G, bo obwodnice bardzo źle się kojarzą i są bardzo uciążliwe.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – to może umownie nazwijmy to nowe rozwiązanie drogowe. Nie wiem jak projektowo, jakiego języka używają projektanci i tak wcześniej czy później, gdzieś tam się pojawi, więc może poproszę kierownika, żeby nam powiedział, jak opracowanie projektowe się nazywa abyśmy mieli jasność.

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Wybrnę z tego nazwą przedsięwzięcie. Przedsięwzięcie dotyczące nowej przeprawy mostowej wraz z drogami dojazdowymi.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Bardzo ładna nazwa. Wyczerpująca całość zadania projektowego. Czy jeszcze jakieś sprawy będziemy mieli dzisiaj do omówienia? Proszę Pan Kierownik.

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Myślę, że temat przeprawy mostowej wyczerpaliśmy teraz jeszcze w wolnych wnioskach chciałbym krótko poruszyć dwie sprawy dotyczące dwóch ulic tj. ul. Kickiego i ul. Rybiej i Kołowrót, które są przed projektowaniem albo w trakcie projektowania, żeby przedstawić Państwu sytuację projektową i takie wątpliwości i problemy zgłaszane przez mieszkańców ulic, żeby po prostu Państwo też wiedzieli i wypowiedzieli się, co do sposobu realizacji tego projektu i jego finalnego kształtu.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF – Przechodzimy zatem do punktu wolne wnioski i sprawy różne. Bardzo proszę Panie Kierowniku o przedstawienie wspomnianych spraw.

Ad. Wolne Wnioski i sprawy różne

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Chciałbym rozpocząć od ul. Kickiego, jak Państwo wiedzą mieliśmy przeprowadzić remont tej ulicy, roboty się rozpoczęły, wykonawca został wybrany, natomiast wykonawca zgłosił wątpliwości, co do konstrukcji podbudowy ze względu na to, że grunty nie gwarantowały właściwej nośności jezdni. Poprosiliśmy o opinię inspektora nadzoru i kierownika budowy i była ona

jednoznaczna. Nie można wykonać w tym standardzie, który zapewni odpowiednią gwarancję na drogę, dlatego zdecydowaliśmy się na przeprojektowanie tego rozwiązania i w trakcie dostaliśmy taki głos od mieszkańców, że proszą oni o poprawę widoczności na zakręcie, który jest na ul. Kickiego. Nie wiem, czy Państwo byli na tej ulicy tam jest ostry zakręt niemal 90 stopni na odcinku klinkierowym. Ja za chwilę postaram się Państwu udostępnić takie zdjęcie z google street, gdzie można to zobaczyć. To jest widok od dołu, czyli dojeżdżamy do zakrętu i zaraz pokaże drugi widok od góry. Tędy prowadzi też szlak green velo i dlatego mieszkańcy proszą, aby rozwiązać ten problem. Na miejscu byliśmy i z projektantami i z inspektorem nadzoru, i co zrobić żeby maksymalnie pomóc mieszkańcom? I rozwiązanie tak naprawdę jest jedno, bo drugie generuje dużo kosztów i przeciąga całą realizację tego remontu i przebudowy, dlatego, że proponujemy tutaj w tym wariantcie, który uważamy za racjonalny w tym zakresie poszerzenie łuku od strony zewnętrznej tak, żeby dać większy promień skrzyżowania i ta widoczność na tym skrzyżowaniu była lepsza. Poza tym odpowiednie oznakowanie na przykład farbą grubowarstwową, żeby oddzielić oba pasy ruchu, ograniczenie prędkości i być może próg zwalniający przed tym zakrętem po to, żeby uspokoić ruch pojazdów. Kolejna koncepcja mówi o tym, żeby wyprostować ten zakręt, ale wiązałoby się to z koniecznością wykupu znacznej części tego terenu działki prywatnej, która w tej chwili jest w planie pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Należy do prywatnego właściciela i dwie takie działki w dużym zakresie musielibyśmy wykupić. Mielibyśmy nowy przebieg drogi w skarpie, gdzie samo zabezpieczenie tej skarpy po obu stronach byłoby dość kosztowne i przemieszczenie dużych mas ziemi a ponadto wiązałoby się to z koniecznością przebudowy linii energetycznej, bo tutaj robiąc nowy wlot do istniejącej ulicy Kickiego napotykamy na słup średniego napięcia zasilający w energię elektryczną mieszkańców. Jeżeli nie minimy tego słupa a wszystko wskazuje, że nie da się go ominąć, bo będzie w takiej odległości od drogi, że Zakład Energetyczny nałoży obowiązek usunięcia kolizji i przebudowę tej linii na jakimś odcinku, co znacznie wydłuży okres projektowania, realizacji a zasadniczo w dużym stopniu podroży jego koszty, dlatego sugerujemy tutaj takie rozwiązania, o których mówiłem na wstępie, czyli wyglądałoby to tak, jak na tym odcinku. Niewielka ingerencja poprzez poszerzenie łuku dającego większą widoczność na skrzyżowaniu i w obrębie naszej działki i po drugiej stronie łuku w tym węższym zakresie usunięcie roślinności, wyprofilowanie terenu w taki sposób, aby ta roślinność dodatkowo nie zawężyła widoczności plus odpowiednie oznakowanie, uspokojenie ruchu. To naszym zdaniem zdałoby egzamin, takie salomonowe rozwiązanie, gdzie i ekonomicznie i racjonalnie to wyglądałoby z naszego punktu widzenia w sposób prawidłowy. Czy tutaj jakieś sugestie z Państwa strony w tej sprawie będą?

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiiF – Teren jest tam dosyć trudny i tak, jak Pan Kierownik przedstawił jest on własnością prywatną i trudno byłoby chyba iść w wykupy, wchodzić jakoś szerzej z tą inwestycją. Wydaje mi się, że to zaprezentowane rozwiązanie na dzień dzisiejszy jest do przyjęcia, ale bardzo proszę może będą jakieś inne głosy no szczególnie radnych z tamtego terenu. Nie widzę zgłoszeń w dyskusji, zatem przechodzimy do kolejnych ulic Rybia, Kołowrót.

Pan Paweł Pastuszek – Kierownik Wydziału IBD – Druga sprawa dotyczy ul. Rybiej i Kołowrót. Projektanci są w dużym stopniu zaawansowania rozwiązań

projektowych. Praktycznie całkowity przebieg tej ulicy już został wrysowany. Uzgodnienia wykonane. Natomiast mieszkańcy szczególnie ulicy Rybiej wystosowali pisma, byli na rozmowach z Panem Burmistrzem odnośnie szerokości ul. Rybiej. Chodzi o to, że w tej chwili zaraz postaram się Państwu wrzucić na ekrany tak, żeby było to widoczne. Ulica Rybia została zaprojektowana z chodnikiem aż do końca tej ulicy, czyli do błoni. Ona ma szerokość 5 m plus 2 m chodnik. Wątpliwości mieszkańców dotyczą odnogi ul. Rybiej, która prowadzi do dwóch gospodarstw domowych i tutaj obawiają się, że zostaną zostawieni sami sobie, czyli nie zostanie przeprowadzony remont tej ulicy. My tutaj planowaliśmy w ten sposób, że zostanie wykonany remont w granicach istniejącej działki, dlatego, że ta działka jest dosyć wąska, ma w najszerszym miejscu 3,30 m. Cały projekt ulicy Rybiej był zlecony, jako projektowanie drogi publicznej w formule „zridu”, czyli my wykupujemy część nieruchomości natomiast ten wąski pasek to droga wewnętrzna. Ten odcinek ul. Rybiej do błoni jest ograniczony czerwoną przerywaną linią i to jest ta ulica Rybia o szerokości 5 m plus chodnik. Tam też będą latarnie ustawione i ona została zaprojektowana w taki sposób, żeby umożliwić bezpieczną i komfortową komunikację do terenu błoni, dlatego, że cały czas te błonie się rozwijają, powstają tam nowe elementy coraz więcej mieszkańców korzysta z tego terenu. W tej chwili korzystają z wąskiej drogi, dojeżdżają tam autami, jest tam duży ruch rowerowy i pieszy i po to, żeby w przyszłości zapewnić bezpieczeństwo wszystkim korzystającym zdecydowaliśmy o tym, żeby ta droga miała takie parametry, żeby była szeroka, żeby piesi mieli oddzielną komunikację przez chodnik. Tutaj też mieszkańcy, co słusznie zwracają uwagę, żeby też zaprojektować progi zwalniające ze względu na to, żeby ograniczyć chęć do coraz szybszej jazdy szczególnie młodych osób, żeby maksymalnie zadbać o takie bezpieczeństwo i takie progi też tutaj zaprojektujemy. Natomiast ta odnoga ulicy Rybiej, która jest w planie zagospodarowania drogą wewnętrzną tu proponowalibyśmy wyremontować ją w formie takiej szerokości, jakiej w tej chwili jest, czyli około 3 m czy 3,30 m z kostki betonowej brukowej, żeby nie robić jednak tej szerokości 5 m, bo gdybyśmy zaprojektowali tą 5 m jezdnię taką drogę o parametrach drogi publicznej już wiemy, bo rozmawialiśmy z projektantami zarządcy sieci wewnętrznych tj. telekomunikacja, sieć energetyczna będą wymagali, aby tą sieć przebudować i wynieść ją poza jezdnię, czyli dodatkowy pas 1,5 m musielibyśmy pozyskać i wykupić „zridem” i poszerzyć tą drogę do tych parametrów. Tu są takie wątpliwości, bo rozmawialiśmy z jednym z tych mieszkańców i on zasugerował, że jeżeli otrzymają nawierzchnię twardą, czyli z kostki brukowej, nie zostaną pominięci no to ta szerokość jest wystarczająca do obsługi tych dwóch nieruchomości. Jest to odcinek krótki i ślepy tam nie ma możliwości dalszego przejazdu. Dlatego tutaj sugerujemy, żeby zostawić tą właśnie odnogę o szerokości takiej, jaka jest istniejąca tylko zapewnić jej twardą nawierzchnię. Natomiast tutaj kwestia szerokości i dojazdu do błoni tutaj jesteśmy otwarci na sugestie możemy zostawić ją 5 m z 2 m chodnikiem, czy może uważają Państwo, że to jest za szeroki zakres opracowania i wystarczy na przykład tylko sama jezdnia 5 m bez chodnika, gdzie ruch będzie się odbywał na zasadach ogólnych, czyli spowolnienie ruchu i wszyscy po tym pasie projektowanym by się poruszali. Ewentualnie zmniejszenie szerokości do 4,5 m i pozostawienie chodnika czy zostawienie takiej szerokości, jaka jest, bo to jest perspektywicznie szerokość pozwalająca na zapewnienie odpowiedniej płynności, przepustowości ruchu w przypadku dalszego rozwoju tego terenu na błoniach, czyli zapewnienie komfortowego dostępu wszystkim korzystającym w przyszłości z tych terenów,

bo wybudowaliśmy tam plac zabaw, siłownię terenową i coraz więcej osób odwiedza ten teren. Chciałbym prosić o jakieś ewentualne sugestie odnośnie tego tematu.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Dziękuję bardzo Panie Kierowniku. Ja już widzę zgłoszenia do dyskusji bardzo proszę radny Andrzej Jakubiec.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Panie Przewodniczący, Panie Kierowniku ja na ostatniej sesji prosiłem o spotkanie w obecności też osób zainteresowanych, czyli mieszkańców tych dwóch posesji, o których Pan tutaj wspominał, bo wiem, że wpłynęły pisma od tych osób, które są zainteresowane wykonaniem normalnej ulicy a nie takiej 3 m, jak również właściciela posesji tutaj na rogu, wzdłuż której najwięcej terenu będzie zabrane pod ulicę w kierunku błoni. Ja znam treść wystąpień tych trzech mieszkańców do Urzędu Miasta, natomiast nie uczestniczyłem w żadnym spotkaniu ani rozmowie z tymi Panami. W związku z tym dalej podtrzymuje stanowisko, aby się spotkać i rozmawiać, bo prawdopodobnie obawy tych Panów są zasadne, że mogą poza opracowaniem zostać i ta ulica może kiedyś będzie wyremontowana a może i nie. Może w jednym opracowaniu, jeżeli nie w jednym to w oddzielnym opracowaniu i na normalną ulicę, która by docelowo rozwiązywała już ten problem kompletnie. Tak samo nie wiem, jakie są plany Urzędu Miasta i Pana Burmistrza, co do tych błoni, bo swego czasu przyjmowaliśmy zmiany w budżecie, w których to miały być pieniądze przeznaczone na projekt zagospodarowania błoni. Ja wiem, że to tylko ten teren zaraz po wejściu na błonie na prawo w kierunku starej oczyszczalni, gdzie tam został „krajobraz księżycowy” jeszcze po poprzednich władzach po Pani Mazurkiewicz, gdzie był budowany ten budynek wielorodzinny tam przy rynku i tam wywożono wszystko to, co było z wykopów. Reasumując ważne jest stanowisko tych trzech właścicieli, którzy będą najbardziej zainteresowani. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Dziękuję. Bardzo proszę Pan Kierownik prosił o głos.

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Postaramy się i poproszę Pana Burmistrza, aby wskazał termin spotkania i myślę, że to będzie w przyszłym tygodniu. Poinformujemy wszystkich mieszkańców, tych zainteresowanych mieszkańców i Pana Przewodniczącego i myślę, że będziemy w stanie zorganizować takie spotkanie, żeby wypracować to rozwiązanie, żeby przejść do kolejnego etapu projektowania, żeby jak najszybciej zakończyć projekt i uzyskać pozwolenie na budowę. Projektant jest już w 90% zaawansowania nad tym projektem. Rozumiem, że w kwestii ulicy Kickiego to moglibyśmy przyjąć, że ta nasza propozycja z tym mniej inwazyjnym rozwiązaniem byłaby do zaakceptowania przez Państwa a przy ul. Rybiej, Kołowrót to spotkamy się z mieszkańcami i z Panem Burmistrzem i Panem Przewodniczącym i wypracujemy takie rozwiązanie, które byłoby kompromisowe w tej sytuacji.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKliF – Tak mi się wydaje, że takie rozwiązanie byłoby dobre. Proszę jeszcze głos w tym punkcie chciała zabrać Pani radna Ewa Kwiecień. Bardzo proszę Pani Ewo.

Radna Ewa Kwiecień - Korzystając z obecności Pana Kierownika zapytam. Na jakim etapie jest budowa inwestycji drogowej trzech samorządów: miasta, powiatu i gminy - droga

Krakowskie Przedmieście – Niemienice? Czy nie jest to zagrożona inwestycja i na jakim etapie jest? Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiiF – Dziękuję. To może jeszcze ja przyłączę się z pytaniami. Czy z koncepcją rozbudowy ścieżek rowerowych na terenie miasta, czy w tym temacie poczyniliśmy jakieś kroki do przodu? Kiedy będzie realizowany remont ul. Granicznej od Piłsudskiego do Tokarzewskiego? Bardzo proszę Panie Kierowniku.

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Odnośnie inwestycji realizowanej przez trzy samorzady, czyli przedłużenie ul. Piłsudskiego tj. Krakowskie Przedmieście to jest zaplanowane wykonanie projektu technicznego. Wiem, że Zarząd Dróg Powiatowych przedłużył termin realizacji projektu ze względu na trudności projektowe związane z odwodnieniem tego terenu szczególnie dotyczy to terenu położonego na obszarze Gminy Krasnystaw. Natomiast koncepcja została zaakceptowana jeszcze w ubiegłym roku chyba w październiku. W tej chwili jeszcze nie otrzymaliśmy poprawionej koncepcji, ale skontaktuje się z ZDP i poinformuję Panią radną, na jakim etapie i kiedy możemy się spodziewać tego finalnego projektu. Natomiast przebieg na terenie miasta wstępnie jest zaakceptowany. Problemy bardziej dotyczą terenu gminy, ale o wszystkim Panią informuję. Natomiast, kiedy rozpocznie się remont ul. Granicznej? W weekend widziałem, że maszyny zostały już przez wykonawcę firmę DROBMOST zostały na miejsce przywiezione i dzisiaj rozpoczęły się roboty. W przyszłym tygodniu chyba na poniedziałek planowane jest podpisanie umowy z wykonawcą oświetlenia ulicznego tak, jak kiedyś rozmawialiśmy równoległe do tej inwestycji podobnie, jak na ul. Tokarzewskiego ZDP remontuje ulicę my przebudujemy oświetlenie, żeby kompleksowo temat ulicy Granicznej został załatwiony. Jeszcze było pytanie dotyczące koncepcji ścieżek rowerowych. Po długim weekendzie informuję, jak sprawa wygląda, ponieważ mieliśmy spotkanie z przedstawicielami Politechniki Lubelskiej i przekazaliśmy im do analizy to zagadnienie. Przedstawiciele politechniki mieli uzgodnić z wydziałem dróg i mostów, w jaki sposób zajmą się tą sprawą. Kwestia była czy zostanie to przedstawione na zajęciach dla studentów czy będzie to elementem pracy magisterskiej czy doktorskiej, czy sama Politechnika w ramach pracy swoich wykładowców takie rozwiązanie dla nas przedstawi i po długim weekendzie mamy kontaktować się z Politechniką Lubelską, kiedy i na jakim etapie i w jaki sposób Politechnika ten temat będzie realizować. Jeżeli Politechnika nie będzie zainteresowana to będziemy zlecać to firmie odrębnej, która taką koncepcją przygotowuje. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiiF – Dziękuję Panie Kierowniku. Jeszcze takie pytanie. Łącznik ul. Wysockiej i Nadwieprzańskiej, bo widziałem jeden przetarg został nierozstrzygnięty, został ogłoszony drugi. Jak to wygląda na dzień dzisiejszy?

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Drugi przetarg niestety też bez ofert. Na razie wstrzymaliśmy się z ogłoszeniem trzeciego przetargu. Przyczyną tego, że nie ma ofert prawdopodobnie jest to, że jest mały zakres i firmom nie opłaca się przywozić tutaj maszyn dla tych stu kilkudziesięciu tysięcy. Dlatego czekamy na wybór wykonawcy

ul. Szymonowicza, bo przetarg został ogłoszony i będziemy się starali w taki sposób porozmawiać z wykonawcą, że może on będzie zainteresowany, żeby wziąć udział w kolejnym postępowaniu i jeżeli będzie tutaj prowadził roboty drogowe to nie będzie problemu żeby wykonać ten mniejszy zakres. Czekamy żeby roboty fizycznie się rozpoczęły, żeby wykonawca został wybrany i wtedy będzie większe prawdopodobieństwo, że ten wykonawca również będzie realizował tą ulicę. Jeżeli tak się nie stanie to w ramach obowiązujących przepisów będziemy próbowali udzielić tego zamówienia z wolnej ręki, jeżeli taka procedura będzie możliwa do przeprowadzenia.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKIIF – Dziękuję. Radny Jakubiec bardzo proszę.

Radny Andrzej Jakubiec – Wiceprzewodniczący Rady Miasta - Panie kierowniku odnośnie koncepcji ścieżek rowerowych nie wiem, czy to dobry pomysł, aby to była praca doktorska, bo studia doktoranckie są dosyć długie i myślę, że koniec kadencji nas spotka zanim ktoś obroni pracę doktorską ze ścieżkami. Nie wiem, czy nie trzeba jakąś krótszą ścieżkę wybrać do opracowania tej koncepcji. Ponowie pytanie, bo przy każdej okazji będę pytał o boczne ulice Kościuszki i w zasadzie niedawno pytałem, ale pół roku temu albo wcześniej prosiłem Pana Kaczmarczyka, aby przedłożyć taki harmonogram prac, bo tych ulic jest kilka i żebyśmy mieli wszyscy jasność i my radni i mieszkańcy szczególnie, kiedy, w jakim okresie i w jakiej technologii poszczególne ulice boczne Kościuszki będą wykonywane. Ostatnio była mowa, że jedną zechcemy w tym roku i dlaczego zechcemy a pozostałe, kiedy zechcemy? Proszę o odpowiedź, kiedy i dlaczego tak długo należy czekać na przebudowę tych ulic?

Pan Paweł Pastuszak – Kierownik Wydziału IBD – Kwestia ulic Kościuszki rzeczywiście ciągnie się dość długo. W tym momencie Wydział Mienia Komunalnego zlecił opracowanie, wytyczenia geodezyjnego tych ulic, czyli działek, które stanowią własność miasta, bo tak jak wspominaliśmy, Burmistrz Kaczmarczyk też wspominał o tym, że jest tam stan faktyczny taki, że w części nasza droga, którą miasto urządziło biegnie po działkach prywatnych a w części ogrodzenia prywatnych posesji są w działce, która powinna stanowić drogę, dlatego wydział zlecił wytyczenie geodezyjne i z tego wytyczenia geodezyjnego wybierzemy tą drogę, gdzie tych problemów jest najmniej lub które da się jak najszybciej usunąć i postaramy się jeszcze w tym roku jedną drogę najprostszą do realizacji, gdzie nie trzeba usuwać ogrodzeń osób prywatnych wyremontować w technologii takiej, żeby była to nawierzchnia twarda. Będzie to kostka betonowa uzupełniona płytami ażurowymi, żeby zapewnić odpowiednie odwodnienie tej drogi. Takie pierwsze koncepcje i uzgodnienia już poczyniliśmy z projektantem, żeby to w takiej technologii zrobić czekamy tylko na możliwości formalne, żeby wiedzieć, gdzie jest nasza działka, gdzie możemy pieniądze lokować, wydatki na tą drogę ponosić i tak jak Pan Przewodniczący wspominał przygotowujemy w najbliższym czasie myślę, że w ciągu dwóch tygodni taki harmonogram tych prac i podamy do informacji, która to będzie droga pierwsza a kiedy kolejne drogi będą mogły doczekać się na remont. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKIIF – Dziękuję Panie Kierowniku. Jeszcze radny Brodzik prosi o głos.

Radny Grzegorz Brodzik – Chodzi mi o ul. Wiśniową. W związku z tym, że nie ma w tej komisji Pani Moniki Podolak pytam w jej imieniu, co dalej z ul. Wiśniową?

Pan Paweł Pastuszek – Kierownik Wydziału IBD – Jeżeli chodzi o ul. Wiśniową to do końca czerwca powinniśmy otrzymać pozwolenie na budowę tak to wynika z dokumentów projektowych i w drugiej połowie roku planowane jest ogłoszenie przetargu na budowę tej ulicy. Dziękuję.

Radny Dariusz Turzyniecki – Przewodniczący KPGKiF - Dziękuję bardzo za odpowiedź. Czy będą ze strony radnych członków komisji jakieś zapytania? Jeżeli nie to chyba zbliżamy się do zakończenia naszego posiedzenia. Dziękuję wszystkim członkom komisji za udział. Dziękuję Panu Pawłowi Sikorze projektantowi za udzielone wyjaśnienia, za dobrą dyskusję na temat tego projektu. Dziękuję Panu Kierownikowi za udział i wyjaśnienia. Dziękuję Państwu do zobaczenia na następnej komisji. Dzisiejsze posiedzenie uważam za zamknięte. Do widzenia.

Na tym protokół zakończono.

Protokołował:


Iwona Surma

Przewodniczący Komisji:


Dariusz Turzyniecki