

P r o t o k ó ł N r 10/19

z posiedzenia Komisji Gospodarczej z 9 maja 2019 r.

Posiedzenie komisji odbyło się w sali sesyjnej Urzędu Miejskiego Trzcianki w godz. od 17⁰⁰ do 20¹⁵ .

W posiedzeniu udział wzięli:

- 1) członkowie komisji, zgodnie z załączoną listą obecności,
- 2) pan Krzysztof Wojciech Jaworski, burmistrz Trzcianki,
- 3) pani J. Zieńko, skarbnik gminy,
- 4) mieszkańcy ul. Rzemieślniczej i ul. Dąbrówki w Trzciance.

Ad 1) Otwarcie posiedzenia.

Spotkanie otworzył, witając wszystkich obecnych, i prowadził przewodniczący komisji Marek Kupś.

Ad 2) Przyjęcie porządku posiedzenia.

Radni nie mieli uwag do zaproponowanego przez przewodniczącego komisji porządku.

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Przedstawienie porządku posiedzenia.
3. Drogi w mieście i gminie Trzcianka.
4. Sprawy skierowane do Komisji.
5. Zamknięcie posiedzenia.

Ad 3) Drogi w mieście i gminie Trzcianka.

Przewodniczący komisji M. Kupś, wprowadzając w temat, wyjaśnił, że jest to pierwsze spotkanie w temacie dróg w mieście, początek dyskusji, która w dalszym etapie zakończy się opracowaniem harmonogramu realizacji budowy i przebudowy dróg gminnych w Trzciance. Harmonogram będzie miał odzwierciedlenie w wieloletnim planie inwestycyjnym na kolejne lata.

Następnie pan W. Putyrski zastępca burmistrza W. Putyrski przedstawił prezentację planowanych inwestycji drogowych w mieście Trzcianka. Kserokopia prezentacji w załączeniu do protokołu.

Pan W. Putyrski, na początku wypowiedzi, potwierdził słowa przewodniczącego komisji, że jest to początek prac nad opracowaniem harmonogramu budowy, rozbudowy i remontów dróg na terenie gminy Trzcianka. Następnie stwierdził, że przyspieszono działania związane z opracowywaniem dokumentacji dróg, na które są szanse pozyskania dofinansowania środków zewnętrznych. Uruchomiono środki w ramach Funduszu dróg samorządowych – program rządowy, którego nabór wniosków już się zakończył. Gmina złożyła trzy wnioski na dofinansowanie w wysokości 50% drogi ul. Reymonta łącznie z kanalizacją deszczową, drogi Straduń – Smolarnia oraz drogi ul. Fabrycznej. Wybrano te drogi, bo takimi gotowymi dokumentacjami dysponowano.

Jest to program rządowy, dofinansowanie jest do 80% , niemniej brana jest pod uwagę zasobność gminy i z tej kalkulacji wynika, że gmina Trzcianka może uzyskać 50% dofinansowania do kosztów kwalifikowanych. Wniosek wymaga kalkulacji możliwych do uzyskania punktów w ramach oceny formalnej i merytorycznej.

Kryteria oceny merytorycznej:

- 1) rodzaj robót: remont, przebudowa, budowa – w zależności od długości są przyznawane punkty;
- 2) odwodnienie drogi, sposób odwodnienia (rów, kanalizacja deszczowa), powierzchnia odwodnienia;
- 3) przystanki komunikacji;
- 4) powiązanie z drogami wyższego rzędu;
- 5) obiekty inżynieryjne, chodniki;
- 6) ścieżka rowerowa położona przy drodze;
- 7) droga pieszo-rowerowa, rozwiązania specjalne, wyniesione przejścia dla pieszych itp.

Pan W. Putyrski kontynuował, że mając na uwadze te kryteria ocen i brak dokumentacji technicznej (nabór planowany pod koniec sierpnia br. na przyszły rok), chcąc powalczyć o 50% dofinansowanie, biorąc pod uwagę kryteria, należałoby przedstawić taki projekt, aby rzeczywiście pozyskać dofinansowanie. Stąd pomysł budowy drogi łączącej ul. Żeromskiego z ul. Parkową. Droga ta poprawiłaby funkcjonowanie ruchu drogowego na ul. 27 Stycznia i ul. Sikorskiego, a przede wszystkim stworzyłaby możliwość dla ruchu lokalnego i poprawiłaby bezpieczeństwo w tej części miasta.

Następnie pan W. Putyrski omówił rozwiązanie koncepcyjne połączenia ul. Żeromskiego do ul. Parkowej, posługując się slajdami prezentacji, od wjazdu

z ul. Żeromskiego przez teren TTBS sp. z o.o., do ul. Rzemieślniczej, ul. Dąbrówki i ul. Parkowej. Omówił przebieg dróg i przyjęte rozwiązania, które mają na celu pozyskania jak największej liczby punktów, przy ubieganiu się o środki zewnętrzne. Wyjaśnił, że w tym celu zaprojektowano między innymi drogi rowerowe oraz chodnik dla pieszych, rondo, które spowalnia i ułatwia ruch pojazdów, specjalne rozwiązanie skrzyżowania ul. Reymonta, z ul. Dąbrówki i Rzemieślniczą. Łączna długość drogi 1km 700 m. W każdym z tych terenów jest opracowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Dodał, że odbyło się spotkanie z mieszkańcami ul. Rzemieślniczej, na którym mieszkańcy wyrażali swoje spore obawy, a szczególnie pełnienia roli obwodnicy w tej części miasta. Pan W. Putyrski wyjaśnił, że kategoria drogi lokalnej uniemożliwia ruch pojazdów ciężarowych. Wymagana jest odpowiednia organizacja ruchu. Przyjmując rozwiązania dot. budowy chodnika w większości części po obu stronach, budowy ścieżki dla rowerów poprawia się komfort komunikacyjny oraz zdecydowanie zwiększa bezpieczeństwo mieszkańców tych ulic. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy przewiduje obwodnicę północno-zachodnią Wałcz-Tuczno poza częścią miasta. Wszystkie sprawy terenowe, wykupu gruntów są załatwione. Trzy przypadki do końca niezałatwione.

Następnie odniósł się do sugerowanego przebiegu z ul. Prostej do ul. Konopnickiej mówiąc o konieczności zagwarantowania dla 10 rodzin mieszkań obecnie mieszkających w dwóch budynkach komunalnych oraz rozbiórki budynku gospodarczego. Ponadto ul. Kręta ma na tym odcinku 170 mb. Była robiona kiedyś dokumentacja. Natomiast, biorąc pod uwagę kryteria oceny, nie ma szans na dofinansowanie tej inwestycji. Pokazał również możliwe rozwiązanie przez ul. Boczna do ul. Rzemieślniczej.

Mówiąc o uzbrojeniu terenu zwrócił uwagę na konieczność wyjaśnienia kilku spraw na ul. Rzemieślniczej oraz dokończenie instalacji na ul. Dąbrówki. Dodał również, że część placu TTBS należałoby formalnie wykupić od spółki oraz dwa odcinki, gdzie należy dokonać podziału i uregulowania prawnego.

Mówiąc o innych zadaniach, gdzie należałoby podjąć prace projektowe i przygotowywać w przyszłości wnioski, wspomniał o odcinku zwanym „niedźwiedziówką”. Dodał, że opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, teren przeznaczony pod działalność przemysłowo-usługową. Zgodnie z koncepcją planu są to tereny przeznaczone pod działalność przemysłową mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

Jest zainteresowanie nabyciem gruntów pod działalność przemysłową, niestety teren nie jest atrakcyjny, ze względu na brak drogi dojazdowej. Po przyjęciu przez Radę planu zagospodarowania planuje się opracowanie dokumentacji drogi, co umożliwi otwarcie oferty dla terenów przemysłowych.

Pod uwagę brane są również inne drogi istotne dla komunikacji. Należy do nich droga na os. Poniatowskiego od ul. Witosa do ul. Gorzowskiej. Teren w części objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i również, ze względu na długość, mający szanse na uzyskanie dofinansowania. Natomiast wykonanie kanalizacji odwodnieniowej w tym terenie wymaga wielu uzgodnień.

Kolejny program dofinansowania dróg dotyczy terenów wiejskich. Termin naboru upływa 20 maja br. Odbyły się spotkania z sołtysami, którzy przedstawiali swoje pomysły na realizację dróg.

Pan W. Putyrski przedstawił kryteria wg których wzięto pod uwagę ul. Stodolną i ul. Staszica w Białej, ulicę od drogi powiatowej w kierunku cmentarza w Białej, drogę od drogi powiatowej do kościoła w Górnicy lub do drogi wojewódzkiej, w Straduniu drogę od drogi powiatowej do os. Zielonego, drugi odcinek drogi w kierunku Smolarni, w Siedlisku – ulicę od drogi wojewódzkiej nr 153 do tzw. zatorza, w Stobnie ulicę Wspólną oraz w Łomnicy Pierwszej – od zabudowań do drogi powiatowej.

Dodał, że na etapie koncepcyjnym są kryteria oceny dróg, na podstawie, których opracuje się harmonogram remontu, budowy i przebudowy dróg. W niedługim czasie taki harmonogram spróbują przedstawić, a kryteria wg klasy drogi, mpzp lub zapisów studium, liczby domów na 100 mb drogi oraz liczby mieszkańców na 100 mb, ilość działek gminnych, istniejącej infrastruktury drogowej, gotowości projektu do realizacji, stan techniczny drogi, możliwości pozyskania dofinansowania, inne ważne okoliczności (np. obiekty użyteczności publicznej).

Przewodniczący komisji M. Kupś przypomniał, że mieszkańcy wielu ulic od lat czekają na drogi. Podobnie jak oczekują kanalizacji. W planach tej Rady jest kontynuacja zadań z lat poprzednich i w pierwszej kolejności skanalizowanie pozostałej część miasta. Propozycja, która dzisiaj została przedstawiona, związana jest głównie z możliwością pozyskania środków zewnętrznych, ale to nie powinno determinować ważności inwestycji, zwłaszcza, że często kryteria lokalne różnią się od kryteriów programów.

Przewodniczący ocenił, że pomysł przebicia się przez teren, gdzie obecnie funkcjonuje 7 firm, w tym trzy gminne spółki, jest chybiony, co nie oznacza, że nie ma potrzeby modernizacji dróg w tej części miasta, aby odciążać ul. Żeromskiego. Należy mieć alternatywy objazdu ronda Solidarności. Taką alternatywą jest zjazd w ul. Lelewela, poprzez Rzemieśniczą do ul. Parkowej. Kolejną jest ul. Kręta, której projekt techniczny zrobiono 12 lat temu, a do którego realizacji nie doszło. Jest wiele różnych opinii na temat przejścia przez teren TTBS. Nawet gdyby ona powstała, to nie będzie żadna obwodnica. Będzie to droga wewnętrzna. Mieszkańcy posesji wzdłuż ul. Rzemieśniczej i Dąbrówki powinni być zadowoleni, bo przy okazji przebudowałyby się część infrastruktury (instalacja deszczowa, ścieżka rowerowa, chodnik i oświetlenie). Nikt nie będzie jeździł z Wałcza do Wołowych Lasów przez tą część Trzcianki. Jest problem odciążenia ul. Żeromskiego i ul. Sikorskiego. Już 8 lat temu wymyślono połączenie tzw. niedźwiedziówka, czyli połączenia drogi wojewódzkiej nr 178 z ul. Wieleńską, dalej do ul. Fałata i ul. Gorzowskiej. Miało to na celu odciążenie centrum miasta, omijanie centrum, zwłaszcza rond Solidarności i Niepodległości. Niezależnie od tego czy będzie zaakceptowany przebieg drogi przez TTBS to i tak strumień pojazdów będzie musiał być skierowany przez ul. Lelewela albo ul. Krętą do ul. Konopnickiej, ale to będą strumienie lokalne. Jadąc dłuższe trasy najczęściej wybiera się drogi obwodowe lub obwodnice, nikt nie będzie jechał przez drogi lokalne.

Dodał, że radni są ciekawi opinii mieszkańców, jakie drogi w naszym mieście powinny być zmodernizowane, wybudowane w pierwszej kolejności, jakie kierunki modernizacji układu komunikacyjnego miasta należy przyjąć.

Radny T. Tomczak pytał o zakres ul. Fabrycznej, bo była wymieniona w prezentacji jako jedna z dróg, na którą chcemy pozyskać dofinansowanie. Czy projektanci przebicia przez TTBS brali pod uwagę ubytek miejsc parkingowych, ile pozostanie i czy nie można w pobliżu stworzyć nowych miejsc parkingowych, bo trochę firm tam istnieje.

Odpowiadając na pytania T. Tomczaka, pan W. Putyrski wyjaśnił, że wymienione przez niego ulice, na które złożono dofinansowanie, to te trzy, na które posiadano dokumentację. Uznano, że ul. Reymonta nadaje się, aby złożyć wniosek, ale prawdopodobnie przepadnie, bo polskie prawo budowlane dopuszcza zgłoszenie robót związanych ze zmianą nawierzchni na ulicy. Ulica Reymonta ma pozwolenie na budowę sieci kanalizacji deszczowej, a na

realizację nawierzchni jest tylko zgłoszenie do starostwa. Wojewoda uznaje, że dałby środki gdyby kwalifikacja z drogi gruntowej na drogę utwardzoną było na podstawie pozwolenia na budowę. Ulica Fabryczna to odcinek od ul. Sikorskiego, bez części z boku. Rozpoczęto proces pełnego projektowania drogi wewnętrznej, natomiast postępowanie administracyjne trochę się przedłuża, w związku ze śmiercią jednego ze współwłaścicieli terenu. Nie można dalej prowadzić postępowania administracyjnego. Przypomniał, że dokumentacja drogi Stradun – Smolarnia była robiona. Jeżeli gmina dostanie dofinansowanie trzeba będzie zabezpieczyć środki własne, wg. kosztorysu koszt inwestycji ok. 5 mln zł. W ubiegłym roku na takie zadania było dofinansowanie 80%. Liczono na takie same zasady.

Jeżeli chodzi o miejsca parkingowe to kilkanaście miejsc byłoby zlikwidowanych, co najmniej dwa rzędy od strony budynku TTBS. Takie alternatywne miejsca parkingowe mogą być na ul. Krętej, bo takie miejsca są wyznaczone w planie zagospodarowania.

Radny W. Perski pytał o przygotowanie ewentualnie wniosków na drogi na terenie gminy, czy gmina jest przygotowana do złożenia, jak są prace zaawansowane, bo termin składania to 20 maja br.

Radny W. Perski ocenił, że pomysł przebicia przez teren naszych trzech spółek jest absurdalny. Są tam również jeszcze inne firmy, a ponadto zamiast szukać miejsc parkingowych, likwidujemy. Na terenie placu należałoby wygospodarować dodatkowe miejsca parkingowe. Obok jest hala sportowa i w czasie imprez potrzeba tam więcej miejsc. Przejazd ten nie rozwiąże problemów komunikacyjnych. Trochę dalej jest wyremontowana droga (wjazd na os. Lelewela) do ul. Rzemieślniczej. Problemy komunikacyjne rozwiązałyby przebicie od ul. Prostej do ul. Konopnickiej. Trzeba nad tym pomysłem się pochylić. Byłby to dobry dojazd do targowiska.

Radny M. Dąbrowski, kierując słowa do pana W. Perskiego, wyjaśnił, że nie jest to teren Kombudu, a TTBS. Miejsc parkingowych jest ok. 30. Należy szukać rozwiązań, ale zbyt daleka ocena, że jest to pomysł absurdalny. Skierowanie ruchu od Żeromskiego, koło Kaktusa na os. Lelewela jest właśnie absurdalne, bo nie ma tam miejsca. Są tam firmy, ale trzy są nasze i teren TTBS.

Zdaniem przewodniczącego komisji w pierwszej kolejności należałoby zmodernizować odcinek drogi od ul. Żeromskiego, ul. Lelewela przez os.

Lelewela. Drogi te i tak trzeba zmodernizować. Nie ma chodników, a jezdnia jest w złym stanie technicznym. Proponowane rozwiązanie po pierwsze nie rozwiązuje problemu, stwarza duży ruch w sąsiedztwie firm i przedszkola. Spowoduje to wzrost kosztów, wymagana jest rozbiórka pomieszczenia gospodarczego.

Byłoby sensowne połączenie ul. Gorzowskiej z os. Fałata. Ul. Wojtyły jest wykonana i dalej połączyć z ul. Gorzowską. Droga Straduń-Smolarnia może przynieść korzyści w postaci wyodrębnienie działek budowlanych. Są to inwestycje, które uatrakcyjnią tą część, ale i uruchomią nowe działki.

Radny W. Magdziarz zwrócił uwagę, że było spotkanie z mieszkańcami ul. Rzemieślniczej i jak widać nie ma jednoznacznego poparcia, również wśród radnych. Wnioski składane są do sierpnia, dlatego pytał czy jest koncepcja złożenia innego wariantu, np. ul. Kręta. Lelewela i Rzemieślnicza.

Radny R. Matkowski pytał o zjazd z ul. Rzemieślniczej na ul. Dąbrówki. Prosił o wyświetlenie planszy i prosił, aby przyjąć rozwiązania, aby bezpieczeństwo było zachowane, bo jest rzeczywiście jest wąsko. Obecnie nie ma ruchu od ul. Dąbrówki, bo nie ma drogi, ale jeżeli będzie to zapewne skumuluje się tu ruch lokalny, naszych mieszkańców.

Dodał, że chciałby usłyszeć opinię przedsiębiorców, jeżeli chodzi o przebicie przez teren TTBS. Jego zdaniem Kombud powinien magazynować swój sprzęt na PSZOK, który należy zmodernizować, a nie w centrum miasta. Przebicie przez os. Lelewela jest możliwe, bo ten ruch już tam jest. Tylko należy rozmawiać o projektach, które mogą dostać dofinansowanie, a nie o realizacji z własnych środków. Trzeba szukać rozwiązań, które poprawią bezpieczeństwo, a chodnik jest takim rozwiązaniem. Dzisiaj mieszkańcy chodzą tam po ulicy.

Radny T. Tomczak zwrócił uwagę, że przeprojektowane skrzyżowanie ul. Dąbrówki z ul. Rzemieślniczą już poprawia bezpieczeństwo, to przesunięcie poprawia ruch.

Pan W. Putyrski ocenił, że jest to trudna dyskusja, bo jak powiedział pan R. Matkowski za własne pieniądze można robić, co się chce. Natomiast, biorąc pod uwagę kryteria oceny wniosku, należy zrobić drogę długą, kompleksową, z chodnikiem i ścieżką, oświetleniem i odwodnieniem. Wniosek ul. Fabrycznej był zakwalifikowany na ostatnim miejscu i tak byłoby w przypadku ul. Krętej,

bo ma 170 mb długości, brak możliwości budowy chodnika i ścieżki. Jeżeli chce się pozyskać połowę kosztów i przy okazji rozwiązać problemy komunikacyjne sporej części miasta, to warto się nad tematem pochylić. Jak już powiedziano, tam będzie ruch wewnętrzny, nie będzie znamion obwodnicy, a ponadto jest to kwestia organizacji ruchu. Na spotkaniu z mieszkańcami, zobowiązano się do ustawienia garbów, ograniczenia prędkości, ustawienia zakazów związanych z określoną masą pojazdów. Będzie to droga gminna i można organizować ruch wg własnego projektu, który zatwierdzi starosta.

Zwrócił uwagę, że chyba nie jest dobrym miejscem centrum miasta na składowanie odpadów, jak to obecnie się dzieje w Kombudzie, podobnie dla ZIK trzymanie w centrum miasta koparki. ZIK ma tereny własne, np. na oczyszczalni ścieków. Kombud będzie mógł korzystać ze swoich pomieszczeń jak do tej pory, a dobrym rozwiązaniem będzie, jeżeli materiały na zimowe utrzymanie dróg czy odpady wielkogabarytowe wyjdą z miasta. Jeden budynek gospodarczy wynajmowany przez TTBS będzie musiał być rozebrany. Czynnosc roczny z tego tytułu to 15.000 zł. Jest to koszt, natomiast wymagania przebiccia Prostej są dużo kosztowniejsze. Jest tam 10 mieszkań komunalnych. Jest to koszt nieporównywalny.

Przewodniczący komisji wyjaśnił, że przepisy ruchu drogowego umożliwiają wrysowywać ścieżki rowerowe w pas jezdni. Trochę wstyd, aby jeszcze taka droga, jak na ul. Krętej, była w centrum miasta. Wszystkie parametry jej realizacji były spełnione, tylko decyzja radnych była odmienna. Należy realizować rzeczy oczywiste i najprostsze. Propozycja przez TTBS nie jest najszcześniejsza ze względów organizacyjnych, ekonomicznych i funkcjonalnych. Inną alternatywą jest ul. Lelewela, wjazd od ul. Gorzowskiej. Budowa drogi przez teren zajmowany przez trzy spółki jest utrudnieniem.

Proponował szukać rozwiązań bardziej racjonalnych.

Pan W. Putyrski wyjaśnił, że starają się wyartykułować jedną rzecz, że nie zmieni się szerokość jezdni, nikomu nie zostanie zabrany m² działki, nie będzie elementów, które utrudnią ruch, a ponadto wybudowana będzie ścieżka rowerowa i chodnik. Są to elementy, który wpłyną na bezpieczeństwo. Ruch się zwiększy, ale będzie to tylko ruch lokalny. Obecnie nie ma chodnika, jezdni jest dziurawa, ul. Dąbrówki nie ma wcale jezdni. Jest to droga do uzyskania dofinansowania, wykonania bezpieczniejszej drogi i uruchomienia terenów inwestycyjnych, gdzie jest sporo terenów gminy. Jest to propozycja na teraz

i możliwy do przygotowania wniosków. Można realizować ul. Krętą z miejscami parkingowymi, bo tak przyjęto w planie, ale należy szukać optymalnych rozwiązań. Nie ma alternatywnych rozwiązań, jeżeli chodzi o termin złożenia wniosków w tym roku.

Wyjaśniając stwierdził, że w ul. Żeromskiego, Reymonta i Parkowej wybudowane są kanalizacje sanitarne. Budowa kanalizacji sanitarnej w ul. Dąbrówki, gdzie spadki terenu są tak ukształtowane, że część deszczówki jest kierowana w ul. Reymonta, część w Parkową i nie trzeba szukać innych miejsc. Ulica Poniatowskiego ma problem z odwodnieniem, podobnie jak np. ul. Sobieskiego, nie ma możliwości budowy deszczówki, tylko część może być odprowadzona w ul. Reymonta. Spadki wymagają budowy przepompowni. Jedyne wnioski, które w tym rozdziale, mogłyby mieć szansę na powodzenie to ta proponowana droga. Pracuje się nad innymi propozycjami, ale one wymagają czasu.

Przewodniczący komisji prosił o opinię dot. ulicy Lelewela.

Pan W. Putyrski stwierdził, że pierwszy odcinek ul. Lelewela jest wąski. Zrobiono ocenę poszczególnych propozycji i możliwości pozyskania punktów dla danych lokalizacji. W tym wypadku punktów można uzyskać najwięcej.

Radny W. Perski pytał czy są prowadzone prace projektowe przebiecia z ul. Żeromskiego przez teren TTBS? Jakies plany na ul. Krętą leżą i też łączą się z droga wojewódzką i można doprojektować ścieżkę. Jak są zaawansowane plany dla obszarów wiejskich?

Pan W. Putyrski odpowiedział, że dokumentacja ul. Krętej jest obecnie nic nie warta, straciła ważność, bo to już 12 lat. PROW – nie mamy gotowych dokumentacji technicznych, które można by złożyć, dlatego składany jest wniosek na formule zaprojektuj i wybuduj. Dodatkowe punkty są za położenie drogi przy obiektach użyteczności publicznej. Na wsiach są to kościoły i cmentarze. Ponowił, że przy składaniu wniosków należy brać pod uwagę kryteria. Jest możliwość pozyskania 1,5 mln zł i rozwiązuje się problem części miasta. Są to koncepcje opracowywane przez projektanta.

Radny R. Matkowski zasugerował, aby może postawić wniosek komisji i przygotować koncepcję przebicia z ul. Krętej do ul. Bocznej. Przygotować jakieś rozwiązania i koszty.

Pan A. Wojnicki – mieszkaniec os. Poniatowskiego – odniósł się do prezentacji stwierdzając, że proponuje się odciążenie ruchu na ul. Żeromskiego poprzez przebicie przez TTBS do Parkowej, a z drugiej strony mówi się, że nikt z tego nie będzie korzystał. Oceniał, że problem na ul. Żeromskiego powstał w momencie ograniczenia ruchu na ul. Dąbrowskiego do jednokierunkowego. Gdyby spróbować przywrócić ruch dwukierunkowy na ul. Dąbrowskiego i ronda to rozwiązałyby problem zatłoczenia ul. Żeromskiego.

W poniedziałek prezentowano to mieszkańcom i był ogromny i bardzo stanowczy sprzeciw mieszkańców ul. Rzemieślniczej. Alternatywą do takiego wniosku jest właśnie os. Poniatowskiego i tak to się na początku przedstawia, a następnie mówi się, że się nie da tego zrobić, bo nie ma odwodnienia, koncepcji czy projektu. Na ul. Dąbrówki też nie ma, a jednak wybór tam padł.

Pan A. Wojnicki wskazał na prezentacji możliwość połączenia os. Poniatowskiego z ul. Gorzowską. Ta alternatywa, biorąc pod uwagę ul. Wojtyły daje kolejne punkty. Budowa ścieżki rowerowej na ul. Wojtyły i Poniatowskiego, budowa chodników, połączenie dwóch ścieżek rowerowych – z ul. Gorzowską. Jest połączenie z drogą wojewódzką. Są również obiekty inżynieryjne, za które też są punkty. W pewnym miejscu jest rów i jakby dobrze to opisać to kolejny punkt za przejście, mostek nad rowem. Jest to taka wschodnia mini obwodnica. Była opracowana koncepcja odwodnienia w 2018 r. Skoro są podzielone głosy to może tę alternatywę bardziej dopracować.

Kończąc prosił, aby Urząd przeanalizował możliwość złożenia wniosku na ul. Poniatowskiego a nie na ul. Rzemieślniczą. Ewentualnie rzetelne przeliczenie punktacji za poszczególne działania, aby ocenić szansę. W imieniu mieszkańców prosił pracowników Urzędu i radnych o wzięcie pod uwagę tej alternatywy.

Pan W. Putyrski wyjaśnił, że ul. Poniatowskiego nie jest traktowana, jako alternatywa, zamiast ul. Rzemieślniczej, ale to kolejny wniosek, kolejny projekt, który będzie opracowywany. Uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego na odprowadzenie wód deszczowych to proces długotrwały. Nie jest to możliwe ze względu na czasowe opracowanie wniosku.

Pan B. Nowiński, mieszkaniec Trzcianki, pytał, czy przygotowując takie wnioski i biorąc pod uwagę punkty, nie warto wziąć pod uwagę pozycji – potrzeby i opinie mieszkańców? Może dla urzędu jest mniej ważne, co myślą mieszkańcy. Pytał czy wyprowadzenie drogi na szkołę nie zwiększy niebezpieczeństwa?

Pan W. Putyrski wyjaśnił, że nie gmina opracowuje kryteria oceny wniosków, a wojewoda. Wniosek jeszcze nie złożono.

Pan Ł. Majchrzak, mieszkaniec Trzcianki, odniósł się do skrzyżowania ul. Rzemieślniczej z ul. Dąbrówki, a następnie zwrócił uwagę, że nie wszystkie odcinki są przygotowane na wykonanie chodnika i ścieżki. Akurat przy jego posesji, Jego zdaniem, tych trzech pasów nie uda się zmieścić.

Przewodniczący komisji podsumował, że temperatura rozmów się podniosła w momencie pojawienia się rozwiązania polegającego na przebicciu drogi przez teren spółki. Natomiast nie chciałby wyjść z przekonaniem, że mieszkańcy nie chcą drogi i ścieżki rowerowej. Niezależnie od tego czy będzie budowana droga przez teren spółki to i tak droga musi być zrobiona. Należy zmodernizować ul. Rzemieślniczą i wybudować ul. Dąbrówki. Są tam jeszcze działki niezabudowane.

Prosił mieszkańców ul. Rzemieślniczej, aby nie traktowali tego, jako obwodnicy, ale drogi wewnętrznej, podobnie jak ul. Konopnickiej czy ul. Chopina. W dalszy m etapie będą utwardzane wszystkie drogi na osiedlu i mieszkańcy będą mieli wybór. Takie są plany na ta kadencję.

Pan A. Szarkowski, mieszkaniec Trzcianki, wyjaśnił, że jezdnia dwukierunkowa o pasach 2,5 m i skrajnie drogi, na których ma być chodnik i ścieżka i mówi się o zwiększeniu bezpieczeństwa, a wielu mieszkańców będzie bezpośrednio wyjeżdżać na drogę, tyłem samochodu. Ponadto od ul. Żwirowej do ul. Reymonta po jednej stronie nie będzie chodnika, więc osoby będą wychodziły na jezdnię. Przez środek skrzyżowania z ul. Dąbrówki będzie przebiegać ścieżka rowerowa. Osoby jadące ul. Reymonta i ul. Chrobrego nie zauważą nadjeżdżającego roweru. Ponadto na rondo, na skrzyżowanie o ruchu okrężnym, mieszkańcy posesji będą wyjeżdżać tyłem. Nie jest to element bezpieczeństwa. Mieszkańcy ul. Rzemieślniczej, na 38 obecnych na spotkaniu,

aż 30 było przeciwnych tej inwestycji, w takim kształcie, czyli połączenia dróg wojewódzkich za pomocą ul. Rzemieślniczej, obawiając się wzrostu ruchu. W dobie nawigacji, łatwo wybrać inną drogę, w przypadku korków na ulicy głównej. Ponadto lewoskręt z ul. Żeromskiego, w to przebicie do ul. Rzemieślniczej, również nie wpłynie na poprawę płynności. Najmniej kolizyjna byłaby alternatywa przebicia ul. Prostej do ul. Konopnickiej.

Pani A. Majchrzak mieszkanka Trzcianki pytała, kiedy odbędzie się głosowanie nad projektem.

Przewodniczący komisji wyjaśnił, że komisja wypracowuje opinię, a ostateczną decyzję podejmie Rada, w momencie zapewnienia finansowania w budżecie gminy. Dzisiejsze opinie nie są wiążące.

Pani A. Majchrzak dodała, że jak zrozumiała, że fundusz dróg samorządowych ma podjąć decyzję, co do dofinansowania budowy jesienią, natomiast to finalne głosowanie na radzie ma się odbyć w grudniu. Byłoby dziwne, gdyby radni nie zdecydowali o realizacji inwestycji, w momencie, kiedy gmina otrzyma środki. To postawienie radnych przed faktem dokonanym.

Przewodniczący komisji uzupełnił, że muszą być w budżecie środki na dokumentację techniczną. Na tym etapie jest przygotowana koncepcja.

Pan W. Sikora pytał czy nie szkoda miejsca w centrum miasta na realizację drogi, a gdzie mógłby powstać budynek, sklep, firma czy inna potrzebna dla miasta instytucja.

Pan A. Szarkowski zwrócił uwagę, że w miejscach, gdzie są gabinety będzie możliwość parkowania jedynie przy krawędzi jezdni, przejazd będzie utrudniony. Mieszkańcy stracą możliwość parkowania przy budynkach. Ponadto, jak długo będzie funkcjonował ten fundusz, czy nie można poczekać i tak spieszyc z tym „konkurem piękności”. Wciskamy, co się da, bo jest punktacja, a niekoniecznie jest to zdrowo-rozsądkowe działanie.

Przewodniczący komisji przypomniał przebudowę drogi 178 od Karczmy do Niekurska, którą wstrzymano na okres trzech lat przez grupę ekologów, z powodu wycinki drzew. Brakowało akceptacji społecznej inwestycji. Dziś już

nikt o tym nie pamięta. Drzewa wycięto i nasadzono nowe. Ponadto ul. Gorzowska jest przykładem, jak można osiągnąć kompromis. Mieszkańcy wyjeżdżają z posesji na ścieżkę rowerową i drogę. Obciążenie tych ulic jest zupełnie inne. Jest wiele potrzeb i jak będą protesty, będą szukane alternatywne drogi, ale później mogą być zarzuty, że nic nie zrobiono.

Pan J. Broniewski, mieszkaniec Trzcianki, pytał o kontynuację budowy nawierzchni na osiedlu tzw. kwiatowym?

Pan W. Putyrski wyjaśnił, że ma wrażenie, że nie chodzi o przebicie, ale o rezygnację z remontu ul. Rzemieślniczej. Oczywiście szkoda terenu przy TTBS, ale bardziej szkoda przebicia do Konopnickiej i rozbiórki budynków i konieczności zapewnienia 10 mieszkań. Analizowano wiele możliwości. Zmiana przebiegu na wjazd od ul. Lelewela i tak niczego nie zmieni, bo mieszkańcy będą protestować, aby nie remontować ul. Rzemieślniczej. Szerokość pasa nie będzie zmieniana, a inne elementy wpłyną na poprawę bezpieczeństwa. O zasadach organizacji ruchu można rozmawiać, ale trudne do zrozumienia jest nie remontowanie ulicy. Jest to fundusz kilkuletni i będą przygotowywane kolejne wnioski, w tym celu pokazywano ul. Poniatowskiego, „niedźwiedziówkę”. Zaraz po uchwaleniu planu będzie realizowany projekt niedźwiedziówki, aby mieć gotowe wnioski do złożenia, aby nie być w takiej sytuacji, jak obecnie. Pozyskanie środków zewnętrznych jest ważne dla gminy i takie są plany pozyskania kolejnych środków.

Osiedla kwiatowego nie ma w tym roku w budżecie, a dzisiejsza dyskusja nie jest ustalaniem harmonogramu inwestycyjnego remontów czy budowy dróg. Są to drogi, które należy ująć w wieloletnim planie inwestycyjnym.

Pan W. Sikora zwrócił uwagę, że wspólnym celem jest budowa obwodnicy dla miasta.

Przewodniczący komisji zwrócił uwagę, że w większości korki tworzą się z pojazdów lokalnych, jedynie w okresie letnim, wakacji i większych przerw jest to ruch zewnętrzny.

Radny R. Matkowski zgodził się z potrzebą obwodnicy dla miasta. Wyraził zdziwienie, że mieszkańcy nie chcą modernizacji drogi, tym samym zwiększenia bezpieczeństwa.

Ogłoszono 10 minut przerwy.

Pan W. Putyrski odniósł się do wypowiedzi pana R. Matkowskiego w temacie obwodnicy przedstawiając natężenie ruchu w naszym mieście wykonane przez WZDW w 2015 r. Zachodnia obwodnica od strony Poznania do drogi na Wałcz, przecinająca drogę na Białą, drogę 180 i tory kolejowe ma 5,6 km długości. Pas drogi na obwodnicę to 40 m. Cześć gruntów trzeba wykupić i biorąc pod uwagę ceny potrzeba ok. 10 mln zł na wykupu gruntów. Sama koncepcja obwodnicy miała kosztować ok. 2 mln zł. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu, ruchu, który głównie jest ruchem wewnętrznym, inne miasta i potrzebę obwodnic, należy ocenić nasze szanse na bardzo małe. Gmina nie jest przygotowana na obwodnicę w zakresie planów przestrzennych. Opracowanie planu dla obwodnicy może potrwać 2 lata. Wówczas będzie można podjąć działania. Natomiast koszty są tak ogromne, że szanse w najbliższych kilkunastu latach są niewielkie.

Radny T. Tomczak przypomniał odpowiedź Marszałka w sprawie obwodnicy, w której informowano, że obwodnicy nie wybudują, bo jest za mało drogi tranzytowej, natomiast należy usprawnić ruch wewnętrzny. Natomiast próby zmian również napotykały opór.

Radny W. Magdziarz wyjaśnił, że „rozdawanie” obwodnic odbywa się na zasadzie w pierwszej kolejności miasta duże, wojewódzkie, powiatowe, a na końcu gminne. Jeżeli są szanse pozyskania jakichkolwiek środków, zmiany układu komunikacyjnego, jego usprawnienie, odciążenie głównych skrzyżowań, należy to wykorzystać.

Radny T. Tomczak zwrócił uwagę, że wzrost natężenia ruchu na ulicach wewnętrznych jest normalny, w związku z rozwojem Trzcianki. Natężenie na os. Grottgera wzrosło w momencie wybudowania os. Zacisze. Takie sytuację są nie do uniknięcia.

Przewodniczący Komisji zaproponował, aby spotkać się ponownie 16.05.2019 r. o godz. 15⁰⁰ na terenie TTBS, aby obejrzeć teren proponowanego przebiegu drogi, a następnie o godz. 16⁰⁰ kontynuować spotkanie w sali sesyjnej Urzędu.

Radny M. Dąbrowski prosił, aby procesie dopracowywania szczegółów projektowych, posiłkować się opiniami mieszkańców, sugestiami, co do układu komunikacyjnego.

Radny W. Perski pytał czy prace projektowe tej inwestycji są już w trakcie realizacji?

Burmistrz K. W. Jaworski odpowiedział, że przygotowywana jest koncepcja na podstawie, której można by rozmawiać. Do czasu naboru wniosków musi być wszystko gotowe (sierpień, wrzesień). Jest to inwestycja, którą można zrealizować ze środków zewnętrznych i przygotować szybciej niż inne. Można uruchomić ul. Krętą zdejmując znak zakazu ruchu. Natomiast tam również będą niezadowoleni mieszkańcy, bo jest obecnie tam zakaz ruchu dla innych pojazdów (nie dotyczy mieszkańców). Pozostaje wąski wjazd z Konopnickiej i W. Stwosza. Można również podjąć działania udroźnienia wjazdu od Prostej, ale nie zadzieje się to szybko. Alternatywa jest w postaci ul. Lelewela, gdzie ruch funkcjonuje obecnie w jakimś stopniu.

Odnosząc się do tematu obwodnicy prosił, aby nie bazować na opinii osoby, która jest obecnie w opozycji do burmistrza, mimo iż wcześniej deklarował, że w ciągu 15 lat obwodnica powstanie. Burmistrz prosił, aby robić wszystko, aby obwodnica powstała.

Ad 4) Sprawy skierowane do Komisji.

Nie było spraw skierowanych do komisji.

Ad 5) Zamknięcie posiedzenia.

W związku z wyczerpaniem porządku posiedzenia, Przewodniczący komisji, dziękując wszystkim za udział, zamknął posiedzenie komisji, zapraszając na kolejne na 16 maja 2019 r. godz. 15⁰⁰.

Protokolant

Marzena Domagała

Przewodniczący Komisji

Marek Kupś