

Protokół Nr 0012.8.23.2017
z posiedzenia Komisji Rewitalizacji Rady Miejskiej Kalisza,
które odbyło się dnia 10 października 2017 roku

Obecni na posiedzeniu wg listy obecności dołączonej do niniejszego protokołu.

1. Otwarcie posiedzenia.
2. Zatwierdzenie porządku obrad.
3. Propozycja nowego projektu układu drogowego na ul. Nowy Świat na całym jej przebiegu.
4. Sprawy bieżące i wolne wnioski.
5. Zamknięcie posiedzenia.

Ad.1. Otwarcie posiedzenia.

Otwarcia posiedzenia dokonał przewodniczący Komisji, pan Martin Zmuda witając serdecznie członków Komisji oraz przybyłych gości.

Ad.2. Zatwierdzenie porządku obrad.

Wszyscy radni jednogłośnie przyjęli porządek obrad: **4 osoby za (4 obecnych).**

Ad.3. Propozycja nowego projektu układu drogowego na ul. Nowy Świat na całym jej przebiegu.

Głos w tym punkcie zabrał pan [REDAKTOR]*. Poprosił aby pan Gałka, p.o. Dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji przedstawił projekt środowiska rowerowego dotyczący modernizacji ul. Nowy Świat.

Przewodniczący Komisji poinformował, że radni otrzymali materiał od MZDiK, dlatego też oddał głos panu [REDAKTOR]*, aby przedstawił swoje uwagi.

Pan [REDAKTOR]*, prezes Stowarzyszenia Rowerem do Nowoczesności oznajmił, że projekt MZDiK pogarsza warunki ruchu rowerowego i pieszego względem stanu obecnego. Dodał, że jest on niezgodny ze standardami i z koncepcją tras, a także z Gminnym Programem Rewitalizacji. Pan [REDAKTOR]*dodał, że projekt jest również niezgodny ze standardami infrastruktury pieszych.

Pan [REDAKTOR]* oznajmił, że od Rogatki do ronda na skrzyżowaniu ulic Legionów i Ułańskiej przewidziano drogę dla rowerów i pieszych na obecnie istniejącym chodniku. Uznał, że jest to niebezpieczne i niewygodne dla pieszych, ponieważ ruch będzie mieszał się z ruchem rowerowym. Pan [REDAKTOR]* dodał, że standardy przewidują, iż drogę dla rowerów i pieszych można stosować wyjątkowo w miejscach w których łączne natężenie ruchu pieszych i rowerzystów nie przekracza 50 rowerzystów/pieszych na godzinę. Oznajmił, że jest duża niezgodność ze standardami dla infrastruktury rowerowej, ponieważ z koncepcją tras, która przewiduje przebieg trasy głównej droga dla rowerów i pieszych nie ma dostosowania na większą skalę. Ponadto obok PWSZ przewidziano przeniesienie przejścia dla pieszych- zdaniem pana [REDAKTOR]* oba przejścia można zostawić gdyż są one potrzebne. Pan [REDAKTOR]*dodał, że na tym przejściu odbywa się ciągły ruch pracowników oraz studentów.

Pan [REDAKTOR]* oznajmił, że brakuje przejścia dla pieszych przy liceum plastycznym a mieszających się naprzeciwko punkcie ksero. Pan [REDAKTOR]*zwrócił uwagę, że

projekt w tym miejscu nie przewiduje żadnych miejsc postojowych. Z obserwacji wynika, że na chodnikach parkują samochody. Pan [REDACTED]* dodał, że chodnik jest zbyt duży, więc można zabrać jego połowę i stworzyć miejsca postojowe.

Przechodząc do omówienia ronda pan [REDACTED]*oznajmił, iż w projekcie mamy przedstawione rondo turbinowe. Wyjaśnił, że jest to rodzaj skrzyżowania na którym nie da się przeprowadzić bezpiecznego ruchu rowerowego ani pieszego. Wyloty z ronda są za szybkie, w dodatku dwa pasy wylotowe. Jest spora różnica względem zwykłego ronda, jeśli chodzi o status prawny kierowcy. Kierowca na zwykłym rondzie opuszcza pas okrężny wokół ronda, czyli wykonuje manewr skrętu. Wtedy ma zastosowanie art. 27 ust. 1a prawo o ruchu drogowym, który mówi że rowerzysta jadący na wprost ma pierwszeństwo, również pieszy. W projekcie MZDiK takiej sytuacji nie ma, kierowca jest cały czas na jednym pasie i nie wykonuje manewru skrętu. Ze względu na szybkość wylotów z ronda jest to niebezpieczne. Powoduje to niejasność prawną co do pierwszeństwa. Poza tym pozostawione przy rondzie „rękawy” są niebezpieczne dla pieszych ze względu na, że jest to bardzo szeroki łuk i kierowca może jechać dosyć szybko. Standardy rowerowe mówią, że prowadzenie drogi rowerowej przez taki rękaw nie jest dopuszczalne.

Pan [REDACTED]* uznał, że koncepcja ronda stworzona przez MZDiK zachęca do jazdy z bardzo dużą szybkością. Dodał, że droga rowerowa wokół ronda powinna być kształtem zbliżona do okręgu.

Pan [REDACTED]* dodał, że w koncepcji MZDiK zafundowano deptak zamiast ścieżki rowerowej i chodnika na głównej trasie rowerowej.

Pan [REDACTED]* wspomniął, iż rondo turbinowe wymyślono w 1998 r. w Holandii ale na autostrady i obwodnice. Zostało to zastosowane w miejscu gdzie nie może być ono stosowane. Rondo to zwiększy szybkość i spowoduje duże zagrożenie dla pieszych.

Pan [REDACTED]* odniósł się do bloków mieszkalnych położonych naprzeciwko UAM. W projekcie MZDiK przewidziano parkowanie na 7 miejsc. Dodał, że w projekcie proponowanym przez stowarzyszenie miejsc parkingowych będzie więcej.

Pan [REDACTED]* dodał, że jest potrzeba utworzenia miejsc postojowych. Uznał, że ciąg pieszo-rowerowy jest chodnikiem po którym można legalnie jeździć rowerem. Ponadto miejsca parkingowe powstają kosztem chodnika.

Pan [REDACTED]* zwrócił uwagę, że pas dla rowerów przeplata się z pasem dla pieszych. Uznał, że będzie to trasa szybkiego ruchu. Droga dla rowerów z jednej strony się urywa i rowerzysta musi przenieść się na drugą stronę ulicy. Dodał, że droga rowerowa wokół ronda powinna być okrężna.

Pan [REDACTED]* dodał, że na drodze rowerowej wokół ronda rowerzysta ma pierwszeństwo. Poinformował, że przedstawiona infrastruktura jest nieczytelna i wprowadza kierowcę w błąd. Pan [REDACTED]* dodał, że projekt jest niezgodny z Gminnym Programem Rewitalizacji, ze standardami dla pieszych i rowerów. Ponadto koncepcja przewiduje dwa pasy ruchu na odcinku od ul. Legionów do Rogatki i cztery pasy ruchu dla samochodów na odcinku od Szlaku Bursztynowego do ul. Legionów. Pan [REDACTED]* przedstawił w formie prezentacji ruch samochodów przy ul. Nowy Świat. Dodał, że potencjał tej ulicy jest niewykorzystany, dużo samochodów przekracza prędkość. Ponadto przejście dla pieszych przy PWSZ- potencjał ulicy niewykorzystany. Ruch nie jest płynny.

Pan [REDACTED]* wspomniął o spotkaniu, które miało miejsce 12 września br. u Prezydenta Miasta Kalisza, na którym obecny był dziekan. Oznajmił, że pan [REDACTED]* wyraził krytykę odnośnie istniejącego układu drogowego, który ma być utrwalony w projekcie przygotowanym przez MZDiK.

Pan ██████████* odczytał pismo pani ██████████*, mieszkanki bloku położonego naprzeciwko budynku UAM. (list do prezydenta ██████████* z 2014 r.).

Po odczytaniu pan ██████████* przedstawił koncepcję Stowarzyszenia Rowerem do Nowoczesności. Zakłada ona zlikwidowanie na wysokości budynku UAM bocznych pasów ruchu i przebudowanie ulicy na dwupasmową. Zostaną dwa pasy jezdni a pas boczny od strony bloków zostanie przeznaczony na miejsca parkingowe. Następnym elementem jest opaska, wysokie drzewa, droga dla rowerów jednokierunkowa, chodnik i pas zieleni. Pan ██████████*oznajmił, że będzie mniejszy hałas i zwiększy się bezpieczeństwo na pasach. Dodał, że jeden pas jezdni nie zachęca kierowców do przekraczania prędkości. Uznał, że dzięki ich koncepcji ulica będzie rewitalizowana, zmieni się i nabierze innego charakteru. Jednocześnie nikomu nic nie jest zabierane.

Przewodniczący Rady Miejskiej pan Andrzej Plichta zapytał dlaczego nie można zrobić ścieżki dwukierunkowej dla rowerów.

Pan ██████████*odpowiedział, że teoretycznie może tak być, natomiast jest to do zastanowienia się.

Pan Krzysztof Gałka, p.o. dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji również uznał, że droga rowerowa powinna być dwukierunkowa.

Pan ██████████*oznajmił, iż przy 2 m można zrobić drogę dwukierunkową.

Pan ██████████* wspomniął o koncepcji, iż dwumetrowe drogi dla rowerów początkowo są dwukierunkowe, natomiast jeśli przybędzie ruchu to drogi zamieniają się na jednokierunkowe.

Pan ██████████* odniósł się do przejścia dla pieszych na wysokości budynku UAM. Uznał, że drzewa spowodują, że ulica stanie się ładniejsza. Dodał, że koncepcja środowiska rowerowego przewiduje na wysokości Straży Pożarnej brak opaski i drzew, natomiast obecność pasa rowerowego oddzielonego tylko powierzchnią wyłączoną aby ułatwić wyjazd Straży Pożarnej. Ponadto zlikwidowanie zatoki autobusowej przed blokiem na ul. Nowy Świat i przeniesienie jej na wysokość budynku po pogotowiu. W miejsce zatoki autobusowej proponowane jest zrobienie powierzchni manewrowej, miejsc postojowych, opaski ochronnej, drogi rowerowej, chodnika i pasu zieleni. Od ul. Rzemieślniczej do Rogatki od ul. Nowy Świat– likwidacja jednego prawego pasa jezdni, chodniki zostają nieruszone a utworzenie drogi rowerowej o szerokości 2 m oddzielonej opaską o minimalnej szerokości 0,5 m. Od ul. Rzemieślniczej w stronę ul. Legionów przewiduje się dwa pasy jezdni, pas rowerowy, zwężenie chodnika i utworzenie miejsc postojowych i pasa rowerowego. W stronę ul. Czaszkowskiej – utworzenie miejsc postojowych, pasa rowerowego. Następnie od ul. Rzemieślniczej w stronę skrzyżowania gdzie pojawia się zatoka autobusowa po stronie ul. Ułańskiej - proponowane jest utworzenie pasa rowerowego za przystankiem.

Pan ██████████*oznajmił, że protestują przeciwko rondu turbinowemu. Proponują zrobić małe rondo, jest ono bezpieczne. Dodał, że jeśli drogowcy będą nalegać na większe rondo, dwupasmowe to będą protestować przeciwko dwóm wylotom. Pan ██████████* poinformował, że w przypadku dużego ronda droga rowerowa musi być przeprowadzona wokół ronda. Jeśli rondo zostanie przesunięte, ulica zyska jeden pas od ronda w prawo i będzie można zrobić kolejne miejsca postojowe dla mieszkańców bloków 25, 31 i 35. Reasumując pan ██████████*oznajmił, że projekt przygotowany przez MZDiK jest niezgodny z zasadami rewitalizacji, z przepisami standardów rowerowych na których powołuje się GPR. Dodał, że projekt proponowany przez środowisko rowerowe jest nowoczesny, rewitalizacyjny, zaspokaja potrzeby wszystkich. Mieszkańcy zyskują więcej miejsc postojowych i chodnik tylko dla siebie, rowerzyści dostają wygodną i zgodną ze

standardami drogę rowerową, która będzie równo. Wszystko jest jasne, czytelne i funkcjonalne, nowoczesne, bezpieczne. Pan [REDACTED]* poprosił aby Komisja Rewitalizacji o taką koncepcję się opowiedziała.

Mieszkaniec miasta, pan [REDACTED]* dodał, że droga która jest drogą wojewódzką jest najszersza w miejscu objętym programem rewitalizacji. Dodał, że ze strony mieszkańca absurdalna jest rewitalizacja poprzez zwiększanie przepływu samochodów i dopuszczenie aby było ich więcej zamiast mniej. Ponadto zwrócił uwagę, że od czasu gdy obowiązują standardy budowy dróg rowerowych, standardy dla pieszych, programy rewitalizacyjne to projektanci mają obowiązek zapoznać się z tymi dokumentami i według nich projektować rozwiązania drogowe. Następnie projektanci mają obowiązek zgłoszenia na piśmie odstępstwa od standardów i wtedy środowisko rowerowe je opiniuje. Dodał, że nie odbyło się jeszcze spotkanie zespołu rowerowego na którym środowisko rowerowe oglądałoby projekt, który uwzględniałby jakikolwiek rozwiązania ze standardów, a są one obowiązującym prawem wprowadzonym zarządzeniem prezydenta. Pan [REDACTED]* dodał, że wydano pieniądze na dokumenty, które nie są używane więc jest to niegospodarność wydatkowania pieniędzy publicznych, bo robione jest coś co później nie jest używane.

Głos w dyskusji zabrała mieszkanka pani [REDACTED]*. Oznajmiła, iż jako mieszkańcy ul. Nowy Świat chcieliby aby hałas był mniejszy. Dodała, że z koncepcji pana [REDACTED]* wynika, że hałas będzie jeszcze większy, bo chodnik będzie znajdować się bliżej bloku.

Przewodniczący Komisji poprosił o zabranie głosu p.o. dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji pana Krzysztofa Gałkę w odniesieniu do założeń ich koncepcji oraz aspektu Gminnego Programu Rewitalizacji.

Pan Gałka oznajmił, iż znajdują się na etapie przygotowania projektu na rozbudowę ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 450 m.in. ulica Nowy Świat, ulica Częstochowska, ulica Rzymska. Długość drogi wynosi ponad 6 km i charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu. Największe obciążenia ruchu znajdują się na ulicy Częstochowskiej. Na ulicy Nowy Świat jest mniejsze natężenie. Pan Gałka dodał, że projektując rozbudowę takiej drogi uwzględnia się prognozę ruchu na 20 lat. W takiej sytuacji, zakłada się, że droga zostanie oddana do użytku w 2020 roku, w związku z powyższym obowiązek projektanta zarządu drogi jest uwzględnienie prognozy ruchu na 20 lat czyli do 2040 roku. Pan Gałka oznajmił, że na dzień dzisiejszy są jeszcze pewne rezerwy na odcinku 4-pasmowym, natomiast w oparciu o rozmowy na kolejne 20 lat takich rezerw już nie będzie. Dodał, że nie projektują i nie rozbudowują drogi na dzień dzisiejszy tylko z perspektywą na kolejne 20 lat. W oparciu o pewne dane również wynikające z pomiaru Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zakłada się zwiększenie ruchu. Ponadto projektując taką drogę należy uwzględnić pewne prognozy, czyli żeby w ciągu 20 lat zapewnić odpowiednią przepustowość na drogach, odpowiedni poziom swobody ruchu potrzeba jest utrzymania ilości pasów ruchu, którymi dzisiaj dysponujemy. Projektując i próbując wyjść naprzeciw uwzględnić zapisy w standardach, uwzględnić potrzeby pieszych, rowerzystów, kierowców znaleziono kompromis, który został zaprezentowany. Pan Gałka nie zgodził się ze stanowiskiem prezentowanym przez środowisko rowerowe, że pogarszane są warunki dla pieszych bądź rowerzystów. Oznajmił, że w planach jest utworzenie ciągu pieszo-rowerowego, którego w wyjątkowych sytuacjach dopuszczają się standardy. Na pozostałych odcinkach -wprowadzenie drogi rowerowej, co oznacza, że poprawia się sytuacja do stanu obecnego. W przypadku przejścia dla pieszych na odcinku ul. Nowy Świat – przejście zostało uwzględnione. W dodatku można wyznaczyć przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Czaszkowską od strony ulicy Rzemieślniczej. Pan Gałka poinformował, iż ronda

turbinowe są od kilku lat bardzo szeroko stosowane w Polsce i w stosunku do typowych rond różnią się tym, że są bezpieczniejsze. Ponadto można wprowadzić poduszki berlińskie, czyli przed przejściem dla pieszych pojawia się wyspowa próg nie stanowiący utrudnienia dla autobusów komunikacji miejskiej. Odnosząc się do parkowania przy ul. Nowy Świat pan Gałka oznajmił, że są limity w jakiej odległości można parkować samochodem przed przejściem dla pieszych. Dodał, że zasadą jest, iż ścieżki rowerowe znajdujące się poza jezdnią projektuje się przy jej krawędzi. Natomiast w przypadku, gdy pojawia się np. zatoka autobusowa wtedy ścieżkę należy przeprowadzić poza chodnikiem. Wspominając spotkanie u Prezydenta Miasta Kalisza, które odbyło się 12 września pan Gałka oznajmił, że nie było powiedziane przez dziekana, że to co proponuje MZDiK jest niewłaściwe. Dodał, że cały czas jest w kontakcie z policją i na chwilę obecną nie ma miejsca w Kaliszu, gdzie jako MZDiK musieliby zwrócić szczególną uwagę. Uznał, że rozwiązanie, które przedstawiło Stowarzyszenie Rowerem do Nowoczesności jest ingerencją w to co dzisiaj mamy do dyspozycji. Odnosząc się do przewężenia jezdni odcinka od ulicy Rzemieślniczej do Rogatki zasignalizował, aby nie zapomnieć o potrzebie sprawnego przejazdu służb ratowniczych oraz o prowadzonych robotach na drogach czy imprezach. Pan Gałka dodał, że jako zarząd nie są przeciwni standardom, natomiast ograniczona jest szerokość pasa ruchu drogowego. Uznał, że w wielu przypadkach aby spełnić wymagania stowarzyszenia należałoby rozebrać budynki i ingerować w tereny niestanowiące pasa drogowego. Ponadto zauważył, że starają się spełniać wymogi standardów, natomiast istnieje możliwość uzyskania odstępstwa.

Pan [REDACTED]*zapytał czy projekty, które miały być dyskutowane na zespole rowerowym zawierały rozwiązania zgodne ze standardami?

Pan Gałka zapytał czy ulica Młynarska jest niezgodna ze standardami.

Pan [REDACTED]*zapytał czy pierwszy projekt ulicy Młynarskiej był zgodny ze standardami?

Pan Gałka odpowiedział, że jako MZDiK mieli inną propozycję.

Pan [REDACTED]* uznał, że MZDiK ma obowiązek używać standardów i przestrzegać ich przy projektowaniu rozwiązań, a następnie odstępstwa powinny być omawiane na komisji powołanej przez prezydenta. Dodał, że pan Gałka często na spotkaniach zespołu rowerowego jest nieobecny i nie ma kto podejmować decyzji. Zapytał czy za 20 lat chcemy być w strefie rewitalizacji czy chcemy w centrum miasta mieć drogi, które będą służyły tranzytowi.

Pan Gałka oznajmił, że są środki unijne poza konkursem, które miasto ma pozyskać. Dodał, że wariant z przewężeniem ulicy Nowy Świat na odcinku od ulicy Legionów do ronda Ptolemeusza był analizowany. Na spotkaniu przy udziale prezydenta Sapińskiego i wiceprezydenta Kijewskiego i ówczesnego pana [REDACTED]*podjęta została decyzja niewyrażenia zgody na przewężenie ulicy Nowy Świat z czterech na dwa pasy ruchu. Pan Gałka uznał, że rozwiązanie zaproponowane przez MZDiK jest kompromisowe, poprawia komfort i bezpieczeństwo rowerzystom.

Według pana [REDACTED]* problem stanowi, iż jako zespół rowerowy posługują się językiem nowoczesnego drogownictwa, nowoczesnej urbanistyki, transportu zrównoważonego. Uznał, że MZDiK posługuje się dogmatyką drogową, dla których priorytetem stanowi samochód. Dodał, że cztery pasy ruchu zachęcają do jazdy na tej drodze. Stwierdził, że jeśli projekt proponowany przez środowisko rowerowe zostanie zrealizowany to kierowcy dostaną sygnał, że coś się zmienia.

Pan [REDACTED]* odniósł się do Gminnego Programu Rewitalizacji.

Pan [REDACTED]*zwrócił uwagę, aby określić się co chcemy. Zapytał czy w przypadku remontu ulicy Harcerskiej i Poznańskiej prognozy były inne? Ponadto czy przez okres 20 lat miasto nie planuje wybudowania obwodnicy?

W odniesieniu do ronda na ulicy Legionów i Nowy Świat radny Skarżyński zapytał czy jeden pas ruchu nie spowodowałby ciągu samochodów i zwiększenia natężenia hałasu?

Pan Gałka oznajmił, że tak się stanie, gdyż będzie mniejsza przepustowość.

Radny Skarżyński poruszył kwestię spalin.

Pan [REDACTED]*oznajmił, że ilość samochodów się nie zmieni, więc ilość spalin zostanie taka sama.

Pan Gałka nie zgodził się z przedmówcą. Wyjaśnił, że gdy pojazdy będą oczekiwały na przejazd na wlocie przed skrzyżowaniem będzie to bardziej szkodliwe. Zapytał czy ulica Poznańska, Harcerska bądź Górnośląska została zwężona? Ponadto jak będzie wyglądać organizacja ruchu na wlocie od Rogatki przed światłami gdy zwężona zostanie jezdnia do 2 pasów.

Pan [REDACTED]* zauważył, że w ramach zadań z Budżetu Obywatelskiego od 2015 roku czekają na utworzenie kontra-ruchu na ulicy Śródmiejskiej. Dodał, że warto byłoby wspólnie przemyśleć rozwiązania.

Pan Gałka powiedział, aby nie oczekiwać rzeczy niemożliwych od Zarządu Dróg. Zwężenie jezdni do dwóch pasów ruchu gdy ruch maleje uznał za nieporozumienie.

Pan [REDACTED]*oznajmił, że strategie rozwoju Kalisza mówią, że należy ruch ograniczać.

Przewodniczący Komisji poprosił, aby do tematu odniosło się Biuro Rewitalizacji.

Pani Grześkiewicz kierownik Biura Rewitalizacji oznajmiła, że projekt proponowany przez środowisko rowerowe ma swoje odzwierciedlenie w Gminnym Programie Rewitalizacji. Zaniepokoiła się faktem, iż samochodów w centrum będzie więcej. Ponadto kierownik dodała, że Biuro Rewitalizacji dąży aby samochodów było jak najmniej i ruch był płynny. Uznała, że w części propozycji przedstawionych przez stowarzyszenie rowerowe postuluje zrównoważony system, który powinien na tej ulicy zaistnieć. Co więcej wspomniała, iż powinny zostać przeprowadzone badania natężenia ruchu jakie będą panować na tych odcinkach.

Pan Gałka odpowiedział, że projekt został opracowany w oparciu o przeprowadzone badania ruchu na ulicy Częstochowskiej i Nowy Świat. Dodał, że badania są potrzebne dla ustalenia kategorii obciążenia ruchem przy projektowaniu i wymiarowaniu konstrukcji nawierzchni.

Radny Darwich zapytał co wynika z badań na ul. Nowy Świat.

Pan Gałka wyjaśnił, że potrzeba jest utrzymania m.in. czterech pasów ruchu od ulicy Częstochowskiej i dwa pasy ruchu od ulicy Rzemieślniczej i Czaszkowskiej.

Radny Darwich zwrócił uwagę na niezgodność interesu miasta, a koncepcja MZDiK przewiduje, że za 20 lat będzie zwiększony ruch.

Przewodniczący Komisji oznajmił, iż intencją dyrektora nie jest to, że mieszkańcy Kalisza kupują samochody. Uznał, że trzeba ograniczyć ruch w ścisłym centrum (strefa 30), ale z dnia na dzień nie spowoduje się, że sprzeda się połowę samochodów. Dodał, że należy znaleźć kompromis. Zwrócił uwagę, że w chwili obecnej na rondzie od Rogatki do ulicy Częstochowskiej ruch dla rowerów nie jest uwzględniony, a w projekcie MZDiK jest. Dodał, że są dopuszczalne odstępstwa.

Pan [REDACTED]* wyjaśnił, że odstępstwa są dopuszczalne gdy projektant odwoła się na piśmie od niestosowania standardów i następnie jako zespół rozważają czy odstępstwa mogą zostać zastosowane.

Przewodniczący Komisji zwrócił uwagę, iż zespół opiniuje a nie decyduje o odstępstwach. Dodał, że celem GPR w ścisłym centrum jest ograniczanie ruchu, ale zwężanie ruchu przy

takiej ilości samochodów spowoduje zakorkowanie. Uznał, że trzeba pogodzić interesy rowerzystów i samochodów.

Pan [REDACTED]* stwierdził, że miasto nie rozwija transportu publicznego. Uznał, że jeśli infrastruktura będzie budowana jak do tej pory i pozostaną cztery pasy ruchu, to ruch będzie się zwiększał. Jeżeli zmieni się do dwóch pasów – natężenie ruchu pozostanie takie samo

i zwiększy się przepływ ruchu rowerowego. Pan [REDACTED]* oznajmił, że jeśli robi się coś na szybko to jest to niewłaściwe.

W toku dyskusji głos zabrał pan [REDACTED]*, który uznał, że nie byłoby problemu gdyby odbywały się spotkania na temat komunikacji publicznej. Dodał, że jeśli wprowadzimy ruch tranzytowy w centrum, nie będzie czym się chwalić.

Pan Gałka uznał, że nie jest to ruch tranzytowy tylko ruch wewnątrz miejski, źródłowy i docelowy. Ponadto obwodnica nie spowoduje, że będzie mniejszy ruch na ulicy Nowy Świat.

Pan [REDACTED]* zapytał dlaczego natężenie ruchu wewnętrznego będzie się zwiększało.

Pan Gałka odpowiedział, że wynika to z pomiarów i ze wskaźników.

Pan [REDACTED]* uznał, że miasto Kalisz ma na tyle atrakcyjny transport publiczny, że będzie wolało kupować samochody i jeździć prywatnymi samochodami.

Pan Gałka odpowiedział, że wynika to z wielu czynników.

Pan [REDACTED]* ponowił pytanie w którą stronę chcemy iść i co chcemy robić z naszym miastem.

Pan [REDACTED]* zaproponował, aby na ulicy Nowy Świat wyznaczyć tymczasowy pas dla rowerów. Dodał, że we wnioskach do GPR napisali, aby przesunąć akcenty z ograniczeń dla ruchu samochodowego. Uznał, że powinno się tworzyć alternatywy.

Pan [REDACTED]* wspomniał o dwóch modelach transportu w mieście. Pierwszy model stanowi komunikację publiczną, transport indywidualny rowerowy oraz samochody prywatne. Drugi model, który panuje w mieście to prywatny samochód osobowy. Brak alternatywy dla roweru. Pan [REDACTED]* uznał, że MZDiK chce rozwijać drugi model, aby było więcej samochodów w mieście. Dodał, że model ten można zatrzymać przy pomocy sygnału dla kierowców, że nie będą już mogli jeździć z dużą prędkością, a jednocześnie dostaną alternatywę w postaci dobrego transportu publicznego. Pan [REDACTED]* uznał, że projekt Nowego Świata przedstawiony przez drogowców zabija rozwój miasta i cofa w rozwoju. Ponadto dodał, że w Kaliszu nie ma człowieka ani grupy osób, która zastanowiłaby się nad modelem transportu. Dodał, że po realizacji projektu MZDiK będzie jeszcze więcej samochodów.

Głos w dyskusji zabrał mieszkaniec miasta, który oznajmił, aby skończyć z myśleniem projektowania ulic w mieście od krawężnika do krawężnika. Dodał, że ulica jest wyizolowana z otoczenia i nie widzi tutaj myślenia w szerszym kontekście. Zdaniem mieszkańca w otoczeniu ulicy powinna być zrobiona inwentaryzacja urbanistyczna. Uznał, że dopiero w oparciu o takie rozważania można projektować ulicę. Ponadto projekt skrzyżowania zaprezentowany przez pana Gałkę jest nieczytelny i brakuje myślenia o zieleni.

Pan Gałka uznał, że proponowane rondo jest o wiele bezpieczniejsze niż typowe rondo. Dodał, że jako MZDiK mają do dyspozycji pewną szerokość pasa drogowego i muszą się w nim zmieścić. Nie zgodził się ze zdaniem, że pogarszają warunki dla rowerzystów. Zasygnalizował, że należy pamiętać o kierowcach. Pan Gałka dodał, że projekt opracowuje biuro projektowe z doświadczeniem w oparciu o przeprowadzone badania ruchu.

Przewodniczący Komisji oznajmił, że poprosił Kancelarię Rady, aby wszystkich radnych zaproszono na dzisiejsze posiedzenie komisji. Dodał, że wszyscy radni nieobecni na obradach dostaną szczegółowy protokół z dzisiejszego posiedzenia. Przewodniczący Komisji przychylił się do stanowiska MZDiK.

Pan [REDACTED]* poprosił radnych o odniesienie się do sytuacji w której miasto przyjęło pewne dokumenty wyznaczające kierunek rozwoju a podejściem MZDiK i Przewodniczącego Komisji, które jest sprzeczne z wyznaczonym przez radnych i prezydentem kierunkiem rozwoju.

Radny Darwich zwrócił uwagę, że dokument nie był przyjęty przez radnych. Było to zarządzenie Prezydenta Miasta Kalisza.

Pan [REDACTED]*uznał, że miał na myśli pozostałe dokumenty. Ponadto wyraził ciekawość podejścia do tego typu niezgodności. Zapytał czy radni chcą zmienić strategię rozwoju miasta.

Przewodniczący Komisji uznał, że na pytanie przedmówcy odpowiedział już w swoich wcześniejszych wypowiedziach. Zapytał czy chcemy, aby w centrum miasta samochody szybko się przemieszczały czy chcemy aby tkwiły w korku.

Pan [REDACTED]* oznajmił, że jego pytanie dotyczyło czegoś innego.

Radny Zmuda odpowiedział, że jeśli w danej konkretnej sytuacji stan faktyczny i rzeczywisty uniemożliwia pewne rozwiązania to można wydać zarządzenie odstępujące.

Pan [REDACTED]*uznał, że radny nadal nie odpowiedział na zadane pytanie.

Pan Gałka zapytał w którym miejscu jest sprzeczność.

Pan [REDACTED]* odpowiedział, że Biuro Rewitalizacji wspominało, iż na obszarze rewitalizowanym należy zmniejszyć ruch a nie zwiększać.

Pan Gałka zapytał czy rozbudowując ulicę powoduje się zwiększenie ruchu?

Pan [REDACTED]*oznajmił, że pan Gałka dopuszcza, że ruch będzie większy.

Pan [REDACTED]* z MZDiK oznajmił, że zostały wykonane badania i w oparciu o nie została wykonana prognoza.

Pan [REDACTED]* zapytał czy była robiona prognoza ruchu rowerowego albo pieszego. Uznał, że MZDiK zajmuje się tylko i wyłącznie samochodami.

Pan Gałka oznajmił, że środowisko rowerowe tak stworzyło standardy, że zapomnieli o kierowcach.

Pan [REDACTED]*dodał, że jest zarządzenie prezydenta. Wobec powyższego zapytał dlaczego mają odpowiadać za to, że powstał dokument, który należy przestrzegać.

Pan Gałka oznajmił, że chce aby był kompromis. Dodał, że jeżeli mają możliwość spełnienia wymogów to je spełniają.

Radny Darwich zapytał w którym punkcie projekt zaproponowany przez pana Gałkę jest niezgodny ze strategią miasta pod względem rewitalizacji.

Pani Grześkiewicz odpowiedziała, że nie ma konkretnego odniesienia do ulicy Nowy Świat, natomiast jest program zmiany systemu transportowego, z którego będzie wynikało w szczególności - wyłączenie ulic z ruchu kołowego, preferencji ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu publicznego, wyznaczanie woonerfów.

Pani Monika Otrębska-Juszczak dodała, że rozwiązanie musi być kompromisowe i trudno jest przewidzieć czy będzie więcej czy mniej samochodów.

Pan [REDACTED]* dodał, że jeżeli badacz zakłada wzrost ruchu to nie wziął pod uwagę działań rewitalizacyjnych.

Radny Zmuda zapytał na jakie lata jest przewidziane zadanie zmiany systemu transportowego.

Pani Grześkiewicz oznajmiła, że program jest przewidziany do 2023 roku.

Podsumowując pan [REDAKTOWANE]* stwierdził, że dyskusja ma na celu przedstawienie propozycji oraz podejście do tematu przez stowarzyszenie rowerowe. Dodał, że nie jest to konflikt między osobami.

Ad.4. Sprawy bieżące i wolne wnioski.

Radny Eskin Darwich zapytał czy na ul. Stawiszyńskiej 3,5,7 planowana jest budowa parkingu wielopoziomowego. Dodał, że mieszkańcy są zaskoczeni, że poprzez media dowiadują się o budowie w tym miejscu parkingu.

Pani Grześkiewicz odpowiedziała, że projektowany jest parking wielopoziomowy i zadanie to jest realizowane przez Wydział Rozbudowy Miasta i Inwestycji.

Radny Darwich oznajmił, że nie rozmawiano o tym na komisji.

Pani Grześkiewicz odpowiedziała, że było to sygnalizowane na komisji podczas dyskusji o Gminnym Programie Rewitalizacji.

Radny Darwich zauważył, że pierwotnie parking wielopoziomowy miał powstać przy ul. Stawiszyńskiej 4. Zapytał co zadecydowało o zmianie lokalizacji?

Pani Grześkiewicz oznajmiła, że w miejscu gdzie miał powstać parking obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który nie przewiduje takiej inwestycji.

Radny Darwich uznał, że plan zagospodarowania przestrzennego można zmienić.

Pani Grześkiewicz dodała, że lokalizacja wynika również z uzgodnień z panią konserwator.

Radny Darwich zapytał czy była przeprowadzona rozmowa z mieszkańcami na ten temat.

Pani Grześkiewicz oznajmiła, że będzie to poprzedzone decyzją o warunkach zabudowy i wówczas będzie to konsultowane z mieszkańcami okolicznych kamienic.

Radny Darwich zapytał co nastąpi w przypadku, gdy będą wydane pieniądze na projekt i zaczną się protesty społeczne.

Pani Grześkiewicz wyjaśniła, że dopóki projekt nie zostanie zrealizowany to nie zostaną zapłacone pieniądze. Ponadto dodała, że projekt jest na etapie opracowywania.

Dla mieszkańca miasta niezrozumiałe jest wyznaczenie parkingu wielopoziomowego usytuowanego między kamienicami. Dodał, że nie wynika to z żadnej analizy i istnieją inne wolne miejsca na budowę parkingu bardziej zbliżone do centrum.

Radny Darwich zakomunikował, że mieszkańcy są zdziwieni, że nie zostali poinformowani o takich planach. Radny zapytał o budynek przy ul. Stawiszyńskiej 7, gdyż doszły go słuchy, że ma on zostać zburzony.

Pani Grześkiewicz wyjaśniła, że budynek ten znajduje się w Gminnym Programie Rewitalizacji. Ponadto jest to nieruchomość o nieustalonym stanie prawnym, przewidziana do przejęcia przez miasto.

Przewodniczący Rady Miejskiej zaproponował, aby na następnym posiedzeniu Komisji zająć się tematem parkingu wielopoziomowego.

Pan [REDAKTOWANE]* zaproponował, aby zorganizować dyskusję na temat kaliskiego modelu transportu, gdzie zostaną zaproszeni: stowarzyszenie rowerowe, pan Gałka, prezes KLA, prezydenci, komendanci.

Przewodniczący Rady oznajmił, że może przygotować program. Dodał, że przekazał radzie zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie komisji. Ponadto poprosił, aby skontaktować się z kancelarią odnośnie forum dyskusyjnego na temat transportu.

Pan [REDAKTOWANE]* zapytał czy temat projektu układu ruchu drogowego na ul. Nowy Świat zostanie poruszony na obradach Komisji Rozwoju, Mienia Miasta i Integracji Europejskiej.

Radny Zmuda wyjaśnił, że pierwotnie był ustalony jeden termin wspólnego posiedzenia Komisji Rozwoju i Rewitalizacji, następnie zaproponowany był inny termin który

Przewodniczącemu Komisji Rozwoju nie pasował i Wiceprzewodniczącej również. W związku z powyższym Komisji Rozwoju fizycznie nie można było przeprowadzić. Dodał, że protokół z posiedzenia zostanie przekazany wszystkim radnym.

Odnosząc się do dyskusji na temat transportu Przewodniczący Rady oznajmił, aby ustalić to z Kancelarią Rady i zaproponowane tematy i materiały rozesłać, aby można było się do nich przygotować.

Radny Darwich zapytał czy dzisiejsza dyskusja wniesie coś do projektu pana Gałki.

Przewodniczący Komisji oznajmił, że formalnie nie został zgłoszony wniosek.

Radny Plichta uznał, że dyskusja była potrzebna.

Radny Darwich oznajmił, że takie dyskusje powinny odbywać się przed projektowaniem a nie po.

Mieszkaniec miasta uznał, że taka jest praktyka zarządu dróg, że ciągle jesteśmy zaskakiwani.

Dodał, że postulowano, aby rozmawiać na etapie założeń do projektu.

Radny Plichta uznał, że można dyskutować, ale przychodzą osoby które mówią, że „nie robimy inwestycji”.

Ad.5. Zamknięcie posiedzenia.

Wobec wyczerpania porządku obrad Przewodniczący zamknął posiedzenie dziękując radnym oraz zaproszonym gościom za przybycie i udział w dyskusji.

Protokołowała:
Natalia Janczak
/-/

Przewodniczący
Komisji Rewitalizacji
Rady Miejskiej Kalisza
/-/
Martin Zmuda

** Wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych, na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej, jawność wyłączyła Katarzyna Wawrzyniak – naczelnik Kancelarii Rady Miejskiej.*