

**PROTOKÓŁ nr 20**  
z posiedzenia  
**Komisji Rozwoju Miasta**  
**Rady Miejskiej w Radomiu**  
z dnia 25 marca 2021 r.

Na posiedzeniu obecni byli Członkowie Komisji oraz zaproszeni Goście wg listy obecności, która stanowi załącznik do niniejszego protokołu.

Posiedzenie otworzył i na nim Przewodniczył Pan Tomasz Gogacz Przewodniczący Komisji, który powitał wszystkich Członków Komisji oraz zaproszonych Gości.

Porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołu nr 19 z posiedzenia Komisji.
2. Strategia rozwoju układu komunikacyjnego Radomia w kontekście inwestycji kolejowych.
3. Zaopiniowanie projektu uchwały zawartego na druku Nr 430 w sprawie zmiany uchwały nr XLVII/435/2020 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 14 grudnia 2020 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszarów miasta Radomia
4. Sprawy różne.

Przewodniczący Komisji zapoznał zebranych z porządkiem dziennym posiedzenia, który został przyjęty bez uwag.

**Ad. 1.** Protokół nr 19 został przyjęty jednogłośnie.

**Ad. 2. Prezes Stowarzyszenia „Kocham Radom” Jakub Kluziński** poinformował, że Stowarzyszenie „Kocham Radom” dwukrotnie już wystąpiło do PKP i Ministra Infrastruktury z uwagami dotyczącymi opracowywanego w tej chwili i poddawanemu konsultacjom społecznym strategicznego dokumentu zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK do 2030 roku z perspektywą do 2040 roku. Jest to właściwy moment żeby zabrać głos ponieważ zamierzenia, które nie znajdują się w tym dokumencie będą trudne do zrealizowania. Wczytując się w te zamierzenia nie tylko dotyczące samego Radomia, ale też regionu zwróciliśmy uwagę na kilka niepokojących założeń, które mogłyby na lata niekorzystnie zdeterminować rangę czy też możliwość rozwoju Radomia. Przede wszystkim chodzi o linię nr 8 z Warszawy przez Radom, Kielce do Krakowa. Zwracaliśmy uwagę na pewne rozwiązania na tym odcinku do Warszawy, które obniżyły przepustowość tej linii, czy mogą po prostu w przyszłości rzutować na to, że mimo, iż ta linia będzie dobra i atrakcyjna a przez to, że będzie atrakcyjna nie pozwoli osiągnąć tak krótkiego czasu do Warszawy jak wskazywałyby parametry. Po oddaniu tych drugich torów i zmodernizowaniu przystanków KM, PKP intercity i pociągi towarowe zaczną intensywnie jeździć tą trasą i okaże się, że osiągnięcie czasu poniżej godziny będzie niemożliwe bo linia będzie zapchana. Zwróciliśmy uwagę na potrzebę przyjrzenia się i podjęcie działań podnoszących przepustowość tej linii. Najistotniejsze jest to co będzie z linią południową w stronę Kielc i Krakowa. Z panów PLK rysuje się, że jest tam planowana modernizacja natomiast nie jest planowane żadne podniesienie parametrów tej linii kolejowej. Z niewiadomych powodów PLK tak widzi tą linię. Widzi połączenie Warszawy z Krakowem przez CLK, przez pola a linię do Warszawy i do Kielc widzi jako linię regionalną. Jak się spojrzy na inne planowane inwestycje to PLK połączenie z Kielcami też widzi nie przez

Radom tylko przez CLK. W perspektywie kraju i w długiej perspektywie jest to połączenie potrzebne natomiast nie jest zrozumiałe, że ma to się odbywać kosztem jakby degradacji czy nie modernizowania Radom – Kielce, a później Kielce – Kraków, który powinien być głównym korytarzem pasażerskim pomiędzy Krakowem i Warszawą. Pociągi powinny jeździć tam gdzie są ludzie, a nie przez pola. W związku z tym podnosimy tą kwestię i byłoby wskazane żeby Rada Miejska taki głos również podniosła. Warto rozważyć żeby to był wspólny głos nie tylko Radomia, ale także Kielc i Skarżyska Kamiennej bo jest to w interesie całego regionu. Istotne jest to, że ten moment decyzyjny wypada w najbliższym czasie bo jeśli PKP PLK poprzestanie na tym co planuje, ta decyzja zapadnie i zaczną modernizować linię tę w substandardowym stanie w jakim zakłada, że ta linia będzie to przez kolejnie 50 lat nic się nie zmieni. Linia ta stanie się linią peryferyjną, duże miasta wojewódzkie będą łączone jakimiś innymi liniami z ominięciem Radomia.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** powiedział, że Skarżysko – Kamienna jest pewnego rodzaju węzłem kolejowym i czy oni nie powinni być liderem tego pomysłu bo oni są najbardziej zmarginalizowani.

**Prezes Stowarzyszenia „Kocham Radom” Jakub Kluziński** powiedział, że większa będzie siła takiego pisma czy wniosku do PLK czy innych urzędów, gdzie widać że to nie jest interes tylko jednego miasta a jest to sprawa ponadregionalna. Warto byłoby żeby Rada Miejska przyjęła stanowisko w tej sprawie.

Drugim ważnym ciągiem komunikacyjnym jest połączenie Radomia z Lublinem i z Łodzią. Jest to kolejne połączenie od lat marginalizowane przez kolej. Przewiduje się i jest to realizowane, że połączenie Lublina z Łodzią ma się odbywać przez Warszawę z ominięciem Radomia co jest absurdalne bo jest to o kilkadziesiąt kilometrów dalej. Należy zauważyć, że pomiędzy Radomiem a Łodzią jest odcinek 40 km gdzie brakuje drugiego toru i skoro mówimy o dokumencie planistycznym na najbliższe 20 lat to wydaje się oczywistym, że kolej powinna przewidzieć dobudowanie drugiego toru.

Warto pamiętać, że przy okazji modernizacji linii nr 8 w stronę Warszawy powstaną 4 nowe przystanki kolejowe: Radom Stara Wola, Radom Północny, Radom Gołębiów i Radom Wschodni. Pozytywna informacja z ostatnich tygodni jest taka, że w planie modernizacji budowy przystanków również został uwzględniony przez PKP PLK przystanek Radom Południowy oraz planowanie nowej linii kolejowej w ramach budowy szprych do CPK od Radomia w stronę Ostrowca.

Aspekt miejski jest taki, że warto zapytać i warto zadbać o to żeby te przystanki były jak najlepiej skomunikowane z miejską siecią drogową i komunikacji publicznej. Warto spojrzeć w jaki sposób miasto poprzez układ drogowy czy układ komunikacji publicznej mogłoby jak najlepiej te przystanki do tkanki miejskiej wcielić.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** zapytał jak MPU widzi to w polityce rozwoju miasta i komunikacyjnego połączenia różnych fragmentów miasta?

**Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że MPU o kolei myśli bardzo poważnie. Teraz opracowując studium warunków i kierunków zagospodarowania przestrzennego ten temat jest „na tapecie”. Od lat monitorujemy to co się dzieje w infrastrukturze kolejowej i staramy się być bardzo aktywni nie tylko w tych głównych punktach, ale także w tych dodatkowych. Rzeczywiście przystanki kolejowe to jest clou oprócz tej sieci wydajności. Oprócz tego o czym mówił pan Jakub walczymy jeszcze o rozwiązanie sytuacji w południowej części Radomia tzw. dwutorza. My jako pracownia widzimy sens zlikwidowania dwutorza i przełożenia na fragmencie równoległym przebiegu tych dwóch linii, linii na Skarżysko „przytulnie” do odcinka na Tomaszów. Przystanki to jest clou i wokół przystanków my budujemy system centrów lokalnych, które są zarówno centrami komunikacyjnymi jak i centrami usługowymi. W oparciu o przystanek Południe chcemy zaplanować lokalne centrum miejskie. Dworzec główny to jest najważniejszy węzeł przesiadkowy w mieście. Przystanek w okolicach

skrzyżowania z ul. Żeromskiego o mniejszej kategorii, ale z racji potencjalnej obsługi lotniska ma swoją kategorię lekko podwyższoną. Bardzo silny może się okazać węzeł w rejonie Gołębiowa. Przystanek Radom Północny i Stara Wola będą miały charakter bardziej lokalny. Staraliśmy się żeby mapa centrów lokalnych utworzona na bazie przystanków kolejowych była powiązana z systemem transportu zbiorowego. Staraliśmy się dyskutować z lotniskiem co do sensowności bocznicy ale na razie nie mamy żadnego stanowiska i prawdopodobnie jest to podejście raczej negatywne, ale póki co nie ma odpowiedzi. **Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** powiedział, że ta bocznicą istnieje. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że tak, ale chodziło tu o odnogę bezpośrednio do terminala. To było w poprzednim master planie obecnie zarządca nie podzielał do końca tego stanowiska na etapie koncepcyjnym. Ostatecznie stanowiska nie znamy.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** zapytał dyrektora MZDiK o sprawy komunikacji kolejowej i drogowej, synchronizacji tych przystanków? **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** powiedział, że MZDiK realizuje koncepcje z MPU. Takim skomunikowaniem tych pomysłów jest budowa wiaduktu w ciągu ulicy Żeromskiego i Lubelskiej gdzie będzie to punkt przesiadkowy dla obsługi lotniska. Linie komunikacyjne, które przechodzą w obrębie trasy N-S, ul. Żeromskiego i w dalszym ciągu ul. Lubelskiej w stronę lotniska to jest jakby aktualne to jest stan funkcjonowania tej sprawy komunikacyjnej. Jeżeli chodzi o Południe to tam trwają prace budowlane parkingu w systemie parkuj i jedź, gdzie jest położony i gdzie jest zaprojektowany przyszły węzeł tzw. końcowy autobusów więc będzie pełne skomunikowanie z przyszłym przystankiem Radom Południe. Jeżeli chodzi o inne aspekty to komunikacja na poszczególnych innych przystankach kolejowych wygląda poprzez budowę trasy N-S, która będzie szła (III etap) od ul. Żeromskiego w stronę ul. Energetyków idąc pod wiaduktem na Żeromskiego, przechodząc przez wiadukt na ul. Kozienickiej i tam też skomunikowanie z ul. Kozienicką z os. Gołębiów i przejściem koło przystanku kolejowego w obrębie ul. Kozienickiej. Podobna sprawa przejście tylko mniej skomunikowane jeżeli chodzi o wiadukt na ul. Żółkiewskiego, ale z pełnym skomunikowaniem peronu z wiaduktem poprzez jakieś windy czy schody. Te rozwiązania (jeżeli chodzi o realizację) to tylko są dzisiaj związane z budową trasy N-S, wiaduktu na ul. Żeromskiego i parkingu na Południu.

**Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** dodał, że MPU starało się czynnie uczestniczyć w procesie, który realizował PKP PLK. Mając możliwość wglądu w ich koncepcje i projekty pozwalaliśmy sobie na sugestie i racjonalizacje czego efektem mamy nadzieję, że będzie poprawa ergonomii przystanku przy os. Gołębiów, która pozwalać będzie na swobodniejsze i bezpieczniejsze poruszanie się pieszych i rowerzystów pomiędzy samymi peronami a osiedlem. Udało nam się tak zaproponować kolejarzom żeby krętość podziemnych tuneli wyprostować tak żeby mieszkańcy osiedla mogli wprost z osiedla dostać się na ten peron do czego kolejarze na ostatnim etapie przychyliłi się.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** poinformował o piśmie mieszkańców os. Gołębiów, z którego dywagacja jest taka, że Śródmieście się zapycha, że Radomskie Centrum Sportu spowoduje blokadę ruchu między ul. Struga a 11-go Listopada, będzie brakować miejsc parkingowych, a parametry ul. Zbrowskiego, Szklanej są niewystarczające. **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** powiedział, że mamy w tym roku wpisane do budżetu i już jesteśmy jakby po pierwszym etapie konsultacji społecznych jeżeli chodzi o realizację tzw. układu komunikacyjnego zawartego między ul. Żółkiewskiego a 11-go Listopada łącznie z rozbudową ul. Zbrowskiego. Jesteśmy po konsultacjach społecznych na temat przebiegu ul. Rapackiego połączenia ul. Andersa poprzez ul. Orłąt Lwowskich. Na pewno będziemy mieli projektantów i 3 koncepcje na rozbudowę ul. Zbrowskiego więc jeżeli chodzi o tamten obszar to jest już powoli zaawansowanie pozwalające na rozładowanie tych wszystkich problemów między dzielnicami. **Przewodniczący**

**Komisji Tomasz Gogacz** zapytał, czy jest szansa na poszerzenie ul. Szklanej i Zbrowskiego? **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** odpowiedział, że dzisiaj jest szansa na poszerzenie ul. Zbrowskiego bo nad tymi tematami są w tej chwili prowadzone prace czyli na odcinku Zbrowskiego, na razie na odcinku od 11-go Listopada do Żółkiewskiego czyli w obrębie tych dwóch dzielnic patrząc kontekście połączenia z trasą N-S, która będzie przebiegała obok linii kolejowej z połączeniem z przystankiem i jeżeli to udałoby się zrealizować to poprawi to komunikację. **Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** zapytał, o możliwość połączenia ul. Żwirki i Wigury, która mogłaby rozładować ruch Śródmieście – północ? **Radny Mateusz Kuźmiuk** powiedział, że tam jest kwestia parku. **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** odpowiedział, że w planie przestrzennym właściwie nie istnieje to przebiecie. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** dodał, że takie głosy od lat się pojawiają i są naturalną konsekwencją spojrzenia na mapę, ale jeżeli wpuścimy ruch w Żwirki i Wigury z Gołębiowa i ci ludzie pojedą na wprost i dotrą do ul. 25-go Czerwca, który dzisiaj w szycie stoi to jaki efekt uzyskamy. To jest po prostu ślepa droga, która nam niczego nie poprawi. a wprowadzi w środek os. Gołębiów (tam gdzie mamy park) tranzyt i czy tego chcemy. **Radny Robert Fiszer** powiedział, że nie zgadza się z Dyrektorem MPU ponieważ tam nie ma parku tylko są ogródki działkowe, a zrobienie tej ulicy spowodowałoby to, że nie będzie korków na ulicy Chrobrego i Zbrowskiego bo będą wyjeżdżać Żwirki i Wigury. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że Rada Miejska może powiedzieć mieszkańcom, że nie będzie tam robić parku, a będą ogródki i droga. **Radny Robert Fiszer** zapytał czy będzie tam park? **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** odpowiedział, że nie decyduje o inwestycjach natomiast MPU wypowiedziało się w koncepcji, że można tam zrobić park. **Radny Robert Fiszer** powiedział, że to upadło bo nie ma pieniędzy. Nie ma w budżecie nie ma w WPF żadnych środków finansowych na to więc nie mówmy o tym, że tam będziemy robić park. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że ulice Chrobrego, 11-go Listopada i Zbrowskiego są układem podstawowym i tam powinniśmy kierować główny ruch, a nie na boczne ulice bo w tym momencie rozczłonkowujemy i będziemy mieli 3 skrzyżowania na których będzie problem nie do rozwiązania, a dodatkowo stłumimy ruch na ul. 11-go Listopada, która powinna być wyższej klasy. **Radny Robert Fiszer** powiedział, że Dyrektor ma rację z jednym założeniem, że ul. Zbrowskiego musi mieć 4 pasy. Jeżeli będzie tak jak jest i nawet jeżeli gdzieś zrobi się prawo skręty to i tak Zbrowskiego będzie zakorkowana. W godzinach szczytu ul. Zbrowskiego i Chrobrego stoi. Ja też jestem zwolennikiem żeby wykupić te ogródki działkowe i zrobić tam park i to, że Wy robicie koncepcje to bardzo fajnie tylko, że za tym nie idą dalsze kroki. **Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** dodał, że również RCS spowoduje korki. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że MPU to nie jest firma, która tylko pokazuje wizję. My działamy również w skali mikro. Jeżeli chodzi o skrzyżowanie z ul. Chrobrego 5 albo 6 lat temu pokazaliśmy jak można usprawnić ten ruch i dlatego tego nie zrobiono bo chodziło o jedną rurę gazową. Mówimy o samochodach. Wyczerpał się już pomysł świata żeby wszystkie podróże zaspokajać samochodem. W Radomiu udział poszczególnych środków transportu w obsłudze codziennej podróży mieszkańców mamy jeden z najgorszych. Wszyscy chcą wsiąść w samochód i szybko dojechać z punktu A do punktu B. W studium mamy cel, aby zrównoważyć ten układ. Jeżeli chodzi o odsetek pieszych to mamy jeden z najznakomitszych w kraju i na świecie. Prawie 30% podróży mieszkańcy Radomia realizują na własnych nogach i trzeba im pomagać żeby jak najwięcej osób chodziło pieszo, jeździło rowerami i wtedy będziemy mieć mniej samochodów. Więcej osób należy zachęcić do jazdy autobusem. **Radny Robert Fiszer** zapytał, jak zachęcić tych ludzi do jazdy

autobusem? **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** odpowiedział, że należy zrobić bardziej wydajniejszy system transportu zbiorowego. **Radny Robert Fiszer** zapytał, jak zachęcić i czy w tej sprawie MPU współpracuje z MZDiK? **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** odpowiedział, że tak. To jest to co podjęliśmy w ROF, wreszcie zacząć dyskutować o korytarzach wysokiej jakości i przemodelowaniu systemu transportu zbiorowego. Ja z autobusu powinienem wysiąść pod drzwiami urzędu a samochód powinienem zostawić najbliżej ul. 25-go Czerwca. Nie opłaca się teraz ludziom wsiadać w autobus bo nie ma żadnych preferencji. W autobusach obecnie jest wyższy standard tylko, że zbyt długo się jedzie i nie można dojechać do celu to jest największy problem.

**Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, kiedy będą jawne koncepcje na ul. Zbrowskiego? **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** odpowiedział, że są teraz na etapie wyboru projektantów i złożenia koncepcji. Będą 3 koncepcje przebudowy ul. Zbrowskiego. Kończy się teraz podsumowanie wyników konsultacji na które czekamy. **Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, czy znane są założenia do tej koncepcji. **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** odpowiedział, że na razie są to ogólne zarysy przebiegu mniej więcej zmierzające aby pokazać żeby były 4 pasy. Wdrożenie skrzyżowania Zbrowskiego/11-go Listopada bo to też byśmy chcieli przebudować w ramach tego projektu, Jakie to będą rozwiązania to dopiero określą projektanci. **Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, czy jedna z tych koncepcji zakłada dodatkowy pas środkowy do lewo skrętu? **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** odpowiedział, że nie zna jeszcze takich szczegółów. Trzeba poczekać na wyniki konsultacji i wybór projektantów. **Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, czy jest zagrożenie jeżeli byłaby z tego zrobiona arteria na dwa pasy ruchu w każdą stronę, że byłaby potrzeba umieszczenia ekranów dźwiękochłonnych? **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** odpowiedział, że to wyniknie z pac projektowych. Dzisiaj jest za wcześnie żeby o tym mówić.

**Prezes Stowarzyszenia „Kocham Radom” Jakub Kluziński** dodał, że w tym aspekcie poprawy komunikacji Radom stoi przed rewolucją i ogromną szansą z powodu tych przystanków bo z Południa do Radomia Głównego pociąg będzie jechał 6 min. Warto również rozmawiać i zastanawiać się w przyszłości nad nowymi środkami transportu typu tramwaj bo on zapewniałby szybki i przepustowy transfer osób na takich prostych ciągach. Dzięki tym przystankom część ruchu na pewno się rozłoży przez co nie będzie tak obciążony układ komunikacyjny w centrum.

**Pan ██████████** powiedział, że ma inne zdanie co do natłoku przystanków na Gołębiowie. Wystarczyłby tam jeden przystanek. Słychać również głosy, że ilość tych przystanków znacznie spowolni drogę do Warszawy. Jeżeli chodzi o ul. Szklaną to stoję na stanowisku, że należy przewęzać ulice w mieście po to żeby utrudnić dostęp miasta dla ruchu samochodowego. Ulica Szklana ma alternatywę w postaci trasy N-S. Ulica Warszawska jest bardzo niebezpieczną ulicą i ze względu na brak natłoku samochodów można byłoby ją spokojnie przewęzić i wtedy spowolnić ruch samochodów. Co do przebiecia ul. Żwirki i Wigury to jest to przerwanie koncepcji parkowej. Tam faktycznie są ogródki działkowe przy czym ta koncepcja parku jako całości już została przerwana przez budowanie tego 10 piętrowego bloku. Zdecydowanie za mało jest przestrzeni zielonej dla Gołębiowa II. Co do rozwoju zieleni to na to są przewidziane środki w zielonym ładzie tylko szybko trzeba przystąpić do opracowania planu i zatwierdzenia rozwoju terenów zielonych.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** powiedział, że w planie rozwoju miasta komunikacja jest naprawdę ważna.

Ad.3. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** poinformował, że jest świeży temat – degradacja DK9. Temat rozpoczęty przez MPU jeszcze za prezydenta Kosztowniaka i niestety Radom przegrywa powoli początkowo

z Generalną Dyрекcją, ale teraz Ministerstwo Infrastruktury przyjmuje retorykę Generalnej Dyrekcji co jest ogromną szkodą dla miasta. Jest to wręcz precedensowe podejście. My już 2010 r. apelowaliśmy, że trzeba będzie po wybudowaniu S7 zająć się przebiegiem dróg krajowych. Generalna Dyrekcja stanęła na stanowisku, że skróci 9. Batalia trwa do dzisiaj i niestety niekorzystnie zmierza do tego, że miałyby coś takiego zafunkcjonować. Nie wiem czy miasto wydawało opinię odnośnie ustanowienia starego śladu drogą wojewódzką, ale tak się zaczęło dziać. Ministerstwo i Generalna Dyrekcja twierdzi, że jeśli ten ślad nie będzie krajowym odciążą Radom od ruchu tranzytowego. Oznakowanie tymczasowe kierujące na Rzeszów, Lublin wskazuje, że ruch krajowy jest kierowany na drogi gminne co oznacza, że mieszkańcy Radomia będą utrzymywać drogi krajowe. Takiego przypadku nie ma w skali państwa. **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** powiedział, że nie jest to najgorszy scenariusz. Patrząc na dzisiejszy scenariusz Generalnej Dyrekcji to za dosłownie 5 lat Radom nie będzie miał żadnej drogi krajowej jeśli sprawdzi się czarny scenariusz jeżeli chodzi o DK9. W postaci DK9 wyeliminowane jest połączenie z lotniskiem a węzłem S12. Droga krajowa zaczyna się w Skaryszewie. Patrząc na ten układ gdzie S12 idzie dołem, bokiem S7 to DK 9 też nie jest drogą krajową, która przebiega przez Radom. Wszystkie starania, które są na komitetach sterujących upadają, nie ma oddźwięku ani z Ministerstwa ani z Generalnej Dyrekcji. Jest przebłysk, że możemy się do rozmów, że się nie zgadzają na węzeł w Jedlance, ale może przemyślą sprawę żeby się zaczynało na rondzie Warszawskim, gdzie przy tak ważnym szlaku do lotniska prowadzi droga gminna lub wojewódzka. Poprzedni prezes lotniska pytał dlaczego do lotniska nie można dojechać drogami dwupasmowymi w kategorii krajowej. Niestety są takie plany, że pozbędziemy się wszystkich dróg krajowych w Radomiu i dojazd do lotniska będzie drogą gminną z jednej i drugiej strony, a to jest katastrofalna sytuacja.

**Prezes Stowarzyszenia „Kocham Radom” Jakub Kluziński** powiedział, że wygląda na to, że ministerstwo musi uzyskać opinię Rady Miejskiej w tej sprawie.

**Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** powiedział, że czekają teraz na następne komitety sterujące jeżeli chodzi o współpracę przy realizacji tych inwestycji związanych z lotniskiem, wiaduktem czy z przebudową układu kolejowego bo po ostatnim nastąpiło lekkie przełamanie, ale cały czas np. na komisji sejmowej, która była ostatnio prowadzona przez posła Kosztowniaka jest mowa o degradacji do węzła w Skaryszewie. Ponad wszystkimi podziałami powinniśmy tą degradację zatrzymać, gdzie miasto 200 000 nie ma żadnej drogi krajowej. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** dodał, że za to miasto ma mieć ruch krajowy. Tego nikt nie mówi jak będą jeździć ciężarówki. W miastach podobnych do Radomia drogi krajowe przechodzą przez miasto. Oznakowanie na S7 nie jest właściwe. Jadąc od strony Warszawy na węzle Radom północ można pojechać na wprost na Kraków, w pozostałych kierunkach jest Radom. Lublina i Rzeszowa dotyczy oznakowanie tymczasowe w ciągu ruchu krajowego, nie ma Lublina ani Rzeszowa na głównym oznakowaniu. Dalej mamy Kraków, Radom i Potworów a nadal nie ma Lublina i Rzeszowa. Następnie dojeżdżamy do węzła z drogą krajową Nr 12 gdzie jest Kraków, Piotrków i Radom natomiast po raz kolejny nie ma Lublina ani Rzeszowa. Powstaje pytanie jak jeździć na Lublin i Rzeszów, a Generalna Dyrekcja pisze, że jest zachowana ciągłość dróg krajowych. Generalna Dyrekcja umywa ręce i niech mieszkańcy Radomia utrzymują drogi po których ma się odbywać ruch krajowy. Nie wiadomo jak dojechać do lotniska, które ma być elementem duo portu Warszawa – Radom. Nie uzyskaliśmy jeszcze odpowiedzi bo wystąpiliśmy do PPL z zapytaniem kto będzie głównym pasażerem, który rejon. Potocznie mówi się, że Warszawa, a od węzła Radom Północ do lotniska jest 19,4 km czyli do lotniska będziemy dojeżdżać po drogach gminnych 20 km, a to jest 1/5 odcinka z Warszawy.

**Prezes Stowarzyszenia „Kocham Radom” Jakub Kluziński** powiedział, że warto dodać, iż Generalna Dyrekcja planuje, że jak docelowo powstanie już S12 to z Warszawy najpierw jechałoby się wokół Radomia S7 do Orońska potem do Skaryszewa i ze Skaryszewa do Radomia czyli około 55 km.

**Radny Robert Fiszer** zapytał, jakiej kategorii jest droga od Jedlanki do granic miasta (stara 7)? **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** odpowiedział, że jest to droga wojewódzka. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** dodał, że stało się tak, że jest to droga wojewódzka ale powinno się tak stać po opinii miasta i nie wie czy taka opinia została wydana. **Dyrektor Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji Piotr Wójcik** powiedział, że z automatu jest to droga wojewódzka. **Radny Robert Fiszer** powiedział, że łatwo jest załatwić tą sprawę. Rada Miejska Radomia negatywnie opiniuje projekt rozporządzenia mówiącego o tym, że się pozbywa drogi krajowej, a sejmik województwa pozytywnie opiniuje pozbycie się wojewódzkiej i z automatu musi zostać krajowa. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że jest tego samego zdania i tak powinno się stać. MPU wnioskowało do Generalnej Dyrekcji i Ministerstwa żeby wrócić do tematu skracania DK9 wtedy kiedy będzie już S12. Teraz to jest tak: skróćmy, zlikwidujemy DK9 bo budujemy S12. Nie ma takiego przypadku, że likwidujemy drogi kiedy jeszcze nie powstała następna. Inwestor mówi wprost o perspektywie budowy S12 i jest to 6, 8 lat i to też zależy od tego czy rząd da pieniądze. Dzisiaj w Radomiu likwidujemy jedną drogę krajową na poczet drugiej, która niewiadomo kiedy powstanie.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** powiedział, że wtedy kiedy będzie głosowanie będzie głosował przeciw ponieważ jest przeciwko tego typu degradacji bo straci na tym miasto.

**Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** dodał, że droga krajowa nr 9 ma swój numer międzynarodowy E371 i powinna się zaczynać od E77, która jest w ciągu S7. Dlatego nasuwa się pytanie czy droga międzynarodowa może iść po drodze wojewódzkiej. Nie może. Zostało zadane pytanie do Generalnej Dyrekcji, która odpowiedziała, że ciągłość jest zachowana, ale nie powiedziała jak. Jeżeli po drogach krajowych to powinna być przez drogę krajową nr 12 czyli naszą Wolanowską i NSSZ Solidarność zatem jest jakieś rozdwojenie jaźni, które mają te samochody jeździć. Nie ma ciągłości.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** zapytał, co należy zrobić i jak postępować. Przewodniczący powiedział, że należy utrzymać status quo i nie pozwalać się zdegradować. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że nie możemy utrzymać statusu quo ponieważ dzisiaj DK 9 zaczyna się na rondzie Warszawskim i ono nie może być takie zawieszony w powietrzu, a musi się łączyć z drogą krajową. Najbardziej logicznym jest kierunek na północ.

**Radny Robert Chrobotowicz** powiedział, że najlepiej byłoby gdyby miasto przejęło drogi na prawach powiatu i zrobiło płatny przejazd drogami. **Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że wiele lat temu w podobnej sytuacji prezydent Wrocławia postawił zakaz ruchu samochodów ciężarowych co spowodowało protesty kierowców. Tu jest podobna sytuacja. Zarządca drogi umywa ręce od ruchu, którym powinien kierować.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** powiedział, że przedstawi ten problem na klubie i poprosił Dyrektora Rafała Adamczyka o przygotowanie stanowiska w tej sprawie.

Ad. 2. **Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** poprosił o omówienie projektu uchwały zawartego na druku Nr 430 w sprawie zmiany uchwały nr XLVII/435/2020 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 14 grudnia 2020 r. w sprawie przystąpienia do

sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszarów miasta Radomia

**Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** poinformował, że 14 grudnia 2020 roku zostało uchwalone przyjęcie przystąpienia do nowego planu zagospodarowania przestrzennego dla prawie całego obszaru miasta Radomia. W uzasadnieniu tej uchwały było napisane, że ten plan będzie etapowany, a nie uchwalany w całości ponieważ to byłoby niemożliwe. W tym projekcie uchwały wydzielone jest 5 priorytetowych etapów. Są to głównie tematy interwencyjne i naprawcze. Etap I położony jest przy ul. Szarych Szeregów, Mireckiego, Wernera, Malczewskiego i Warszawskiej. Chodzi aby uporządkować przestrzeń, która znajduje się na „Koreji” i pomiędzy ulicami Wernera i Malczewskiego. Jest to również ochrona parku im. J. Malczewskiego przed dalszą zabudową, a także umożliwienie rozbudowy amfiteatru. Etap II jest przy ul. Witosa i Zielonego Sztandaru. Jest to istniejący plan zagospodarowania przestrzennego. Ten plan jako jedyny wyznacza nie funkcje dla terenów tylko funkcje dla budynków. Funkcje te są dodatkowo bardzo ograniczone związane np. z zagospodarowaniem odpadów w związku z tym brak jest możliwości rozbudowy, czy przebudowy tych budynków. Plan jest bardzo sztywny i mało elastyczny dlatego należy go naprawić i umożliwić zabudowę przemysłowo – usługową żeby ten teren mógł się normalnie rozwijać. Etap III znajduje się na Potkanowie przy ul. Lipskiego, Potkanowska, Żelazna, Stara Żelazna. Tutaj był uchwalony plan zagospodarowania przestrzennego „Potkanów”, który przewidywał taki układ drogowy. Z uwagi na to, że istnieją głosy inwestorskie, aby zagospodarować ten teren w całości, chcemy wyprostować ten układ drogowy łącznie z wnioskiem ITM i umożliwić zagospodarowanie tego terenu w całości. Etap IV jest na Wólce Klwateckiej. Jest to teren ochronny jednego z głównych korytarzy ekologicznych tj. korytarz napowietrzający miasto od strony zachodniej, który łączy się z doliną rzeki Mlecznej najgłówniejszym korytarzem ekologicznym w mieście. W związku z tym, że jest duża presja inwestycyjna na ten teren już w 2018 roku przystąpiliśmy do opracowywania planu zagospodarowania przestrzennego na całą Wólkę Klwatecką jednak w związku z analizami przestrzennymi został wytypowany ten obszar jako najbardziej priorytetowy dlatego też przystępujemy do wydzielenia tego etapu żeby ochronić ten teren. Etap V jest to dolina rzeki Mlecznej od ul. Szarych Szeregów do ul. Czarnieckiego. Ten teren również chcemy ochronić przed zabudową, która zaczyna się już pojawiać, a także chcemy wyznaczyć teren zieleni publicznej, który będzie wzdłuż doliny rzeki Mlecznej łącznie ze ścieżką pieszo rowerową łączącą bulwary ze Starym Ogrodem aż do grilla miejskiego i być może kontynuacja w kierunku lasu Kapturskiego. **Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** zapytał, czy to wszystko to są tereny miejskie? **Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** odpowiedział, że nie, dlatego potrzebna jest inwestycja celu publicznego w postaci zieleni urządzonej publicznej żeby umożliwić realizację tej ścieżki.

Etap VI jest pozostałą częścią obszaru planu, który w przyszłości też będzie etapowany. Na dzień dzisiejszy możemy przystąpić do takich planów ochrony priorytetowych, interwencyjnych i naprawczych ze względu na to, że one nie są sprzeczne z założeniami nowego studium uwarunkowań, które jest w naszym opracowaniu. Do następnych planów będziemy przystępować dopiero po uchwaleniu studium.

**Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, o etapy od I-V. Czy MPU dostaje informacje z Wydziału Architektury albo z Wydziału Geodezji jeżeli ktoś stara się o decyzję o warunkach zabudowy, o pozwolenie na budowę czy podział geodezyjny? **Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** odpowiedział, że o pozwoleniu na budowę nie, tylko decyzje o warunkach zabudowy.



**Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, czy MPU dostawało takie informacje jeżeli chodzi o te obszary? **Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** odpowiedział, że dostawali głównie na etap IV na Wólkę Klwatecką dlatego chcą ten teren ochronić przed planowaną ewentualną zabudową. Na Potkanowie nie dostawaliśmy żadnych decyzji ponieważ tam jest obowiązujący miejscowy plan. **Radny Mateusz Kuźmiuk** powiedział, że rozumie iż w tej kwestii Architektura swoje a MPU swoje. Decyzje o warunkach zabudowy były wydawane. **Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** powiedział, że mogły też być wstrzymywane. **Radny Mateusz Kuźmiuk** powiedział, że mogły być wstrzymywane ale wtedy np. sądowo w SKO one były... **Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** powiedział, że kwestia z decyzjami o warunkach zabudowy jest taka, że Wydział Architektury i Prezydent nie jest w stanie zablokować takich decyzji jeżeli spełniają one warunki, które są określone w ustawie. Może zawiesić postępowanie na 9 miesięcy jeżeli jest opracowywany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, ale po tych 9 miesiącach musi odwieść i musi wydać tą decyzję. **Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, czy konsultacje społeczne były przy tej pierwszej uchwale dla całego tego obszaru? **Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** odpowiedział, że nie było przeprowadzanych konsultacji. Jedyne konsultacje były przeprowadzane na Wólce Klwateckiej przy tym poprzednim planie, a teraz ze względu na pandemię nie było żadnych konsultacji. **Radny Mateusz Kuźmiuk** zapytał, jakie były wyniki, wnioski tych konsultacji? **Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Mikołaj Kurbiel** odpowiedział, że były bardzo różne przede wszystkim dotyczyły ul. Klwateckiej, aby ją wyremontować, rozbudować. Była tam też sprawa dotycząca os. na Mroza. Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz zakończył dyskusję i zarządził głosowanie nad projektem uchwały zawartym na druku Nr 430 Radni pozytywnie zaopiniowali projekt uchwały na druku Nr 430 w sprawie zmiany uchwały nr XLVII/435/2020 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 14 grudnia 2020 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszarów miasta Radomia (3 Radnych za, 1 przeciw, 0 wstrzymujący się). **Opinię nr 13 dołączono do materiałów z komisji.**

Ad. 3. c.d. **Radny Robert Chrobotowicz** zapytał czy PPL ustosunkował się do pytań zawartych w protokole z posiedzenia komisji, które było poświęcone lotnisku.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** odpowiedział, że zostanie zorganizowana w tym temacie komisja. **Radny Robert Chrobotowicz** zaproponował żeby wystąpić do PPL- u z wnioskiem z prośbą o zajęcie stanowiska.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** powiedział, że jest za.

**Prezes Stowarzyszenia „Kocham Radom” Jakub Kluziński** powiedział, że do Prezydenta Miasta została skierowana petycja w sprawie przywrócenia połączeń kolejowych Radom – Łódź. Sprawa jest gorąca bo w tych dniach zapadają decyzje o nowym rozkładzie jazdy, który będzie obowiązywał w 2022r. Pan Jakub Kluziński poprosił aby Przewodniczący przedstawił stanowisko Radzie Miejskiej w tej sprawie.

**Zastępca Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Rafał Adamczyk** powiedział, że MPU pisało w tej sprawie z Intercity w momencie kiedy była rewitalizowana linia Radom – Tomaszów Mazowiecki. Otrzymaliśmy zapewnienie pisemne, że Intercity widzi potrzebę połączenia kolejowego Lublin – Radom – Łódź tyle tylko, że to nastąpi po zakończeniu prac modernizacyjnych. Prace zostały zakończone a połączenia nie ma. **Prezes Stowarzyszenia „Kocham Radom” Jakub Kluziński** dodał, że jest to w interesie Radomia, ale i Lublina. Lublin w tej chwili ma jedno połączenie z Łodzią jadące 4,15 h przez Warszawę a połączenie przez Radom przy dzisiejszym stanie torów byłoby o około godzinę krótsze. Dzisiaj między Radomiem, a Łodzią nie ma żadnego bezpośredniego połączenia.

**Przewodniczący Komisji Tomasz Gogacz** poinformował o pismach jakie wpłynęły do komisji.

Więcej spraw nie było.

W związku z wyczerpaniem porządku **Przewodniczący Komisji** podziękował wszystkim za przybycie i zamknął posiedzenie.

Przewodniczący Komisji

Tomasz Gogacz