Uchwała nr XVI/261/03
Rady Miejskiej Katowic

z dnia 24 listopada 2003r.

w sprawie rozpatrzenia protestu wniesionego przez Pana S R do ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie Al. Górnośląska – ul. Graniczna – ul. Francuska w Katowicach

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8. marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2001 r. nr 142, poz. 1591 z późniejszymi zmianami) oraz art. 23 ust. 3 ustawy z dnia 7. lipca 1994 r. *o zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139 z późniejszymi zmianami) w związku z art. 85 ust 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717)

Rada Miejska Katowic
uchwala:

§1. Uwzględnić **w części** protest wniesiony w dniu **10.08.2001 r.** przez **Pana S R** do ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie Al. Górnośląska – ul. Graniczna – ul. Francuska w Katowicach dotyczący **zagospodarowania Os. Paderewskiego jako obszaru obsługi autostrady A-4 w związku z przebiegiem tras średnicowych i ich uciążliwością dla mieszkańców w zakresie części rozwiązań komunikacyjnych projektu planu tj. obniżenia parametrów technicznych części ulic oraz zmiany przeznaczenia części terenów w rejonie przedłużenia ul. Damrota.**

§2. Odrzucić **w części** protest wniesiony w dniu **10.08.2001 r.** przez **Pana S R** do ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie Al. Górnośląska – ul. Graniczna – ul. Francuska w Katowicach dotyczący **zagospodarowania Os. Paderewskiego jako obszaru obsługi autostrady A-4 w związku z przebiegiem tras średnicowych i ich uciążliwością dla mieszkańców.**
Odrzucenie protestu następuje w zakresie przebiegu ul. Damrota i jej przedłużenia z uwagi na **brak alternatywnych rozwiązań zapewniających niezbędne powiązania komunikacyjne.**
Ponadto odrzucenie protestu następuje w zakresie zastrzeżeń dotyczących rangi innych ulic uznanych za trasy średnicowe i zmiany charakteru osiedla jako nieuzasadnionych.

Uzasadnienie **uwzględnienia (w części)** i **odrzucenia (w części) protestu** zawiera załącznik do niniejszej uchwały, stanowiący jej integralną część.

§3. Wykonanie uchwały powierzyć Preyzdentowi Miasta Katowice.

§4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady Miejskiej Katowic

Jerzy Forajer

Załącznik
do uchwały nr XVI/261/03
Rady Miejskiej Katowic
z dnia 24 listopada 2003r.

U Z A S A D N I E N I E

Na podstawie uchwały Nr XI/120/99 z dnia 31. maja 1999 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie: Al. Górnośląska – ul. Graniczna – ul. Francuska w Katowicach i uchwały Nr XX/278/2000 z dnia 20. marca 2000 r. dotyczącej poszerzenia granic obszaru objętego planem miejscowym sporządzono projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie Al. Górnośląska – ul. Graniczna – ul. Francuska w Katowicach.
Wyłożenie do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w rejonie Al. Górnośląska – ul. Graniczna – ul. Francuska w Katowicach odbyło się w terminie od 2. lipca 2001 r. do 31. lipca 2001 r. włącznie.
Okres wnoszenia protestów i zarzutów upłynął 14. sierpnia 2001 r.

1. Rozpatrzenie wniosku pod względem formalnym

1.1. Składający wniosek: **S** **R**

Data złożenia wniosku: **10.08.2001 r.**

Wniosek został złożony w ustawowym terminie, zaopatrzony nazwiskiem i adresem osoby składającej wniosek.

1.2. Zakres merytoryczny wniosku dotyczy:

zagospodarowania Os. Paderewskiego jako obszaru obsługi autostrady A-4 w związku z przebiegiem tras średnicowych i ich uciążliwością dla mieszkańców.

Zgłoszony wniosek został zakwalifikowany jako protest, ponieważ ustalenia projektu planu nie naruszają ani uprawnień ani interesu prawnego wnioskodawcy.
Wnioskujący nie wykazał związku pomiędzy rozwiązaniami projektu a naruszeniem jego interesu prawnego.

2. Rozpatrzenie wniosku pod względem faktycznym

Wnioskujący sprzeciwia się zagospodarowaniu Os. Paderewskiego jako wielkiego obszaru obsługi autostrady A-4. Stwierdza, że przebieg tras średnicowych zmieni dotychczasowy charakter osiedla zamieniając na wielki węzeł komunikacyjny, uciążliwy dla mieszkańców. Nadmienia o zapewnieniu z okresu zasiedlenia osiedla, że na tym terenie będą drogi wewnątrzosiedlowe.

1. Z rzeczywistych ustaleń projektu planu wyłożonego do publicznego wglądu nie wynika, że przez teren Os. Paderewskiego będą przebiegać trasy średnicowe. Pojęcie

trasy średnicowej jest użyte przez składającego sprzeciw, natomiast nie występuje w przepisach prawnych dotyczących planowania i projektowania dróg. Pojęcie „Drogowej Trasy Średnicowej" (DTŚ) zostało zastosowane jako nazwa własna budowanego połączenia W-Z w Katowicach poza obszarem objętym projektem planu miejscowego. Obszar objęty planem jest tak położony względem podstawowego układu komunikacyjnego miasta, że w przyszłości pełny rozrząd ruchu będą zapewniać w sąsiedztwie osiedla węzeł Murckowska (Al. Górnośląska z ulicą Murckowską – węzeł znajdujący się poza terenem ujętym planem), węzeł Alei Górnośląskiej z ul. Stęślickiego oraz węzeł Alei Górnośląskiej z ulicą Bocheńskiego. Poza tymi miejscami węzłowymi na całym ciągu Alei Górnośląskiej w sąsiedztwie osiedla nie będzie innych powiązań drogowych. Ulica Damrota została wprowadzona z miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Katowic do projektu planu jako ulica główna, klasy KG o zawężonych w stosunku do planu ogólnego liniach rozgraniczających (tj. 35 m zamiast 60 m), uwzględniając obecne zagospodarowanie przestrzenne.

Przy ustalaniu funkcji ulicy Damrota decydująca była potrzeba zapewnienia dogodnego funkcjonowania obszaru w tej części śródmieścia, dotychczasowe przeznaczenie terenu i zapewnienie spójności całego komunikacyjnego układu podstawowego miasta. Utrzymane zostały dotychczasowe istniejące funkcje i parametry techniczne ulic:

- Francuskiej – na odcinku od połączenia z ul. Damrota do północnej granicy planu,
- Granicznej – na całej długości,
- pozostałych istniejących ulic zbiorczych i lokalnych.

Nie przewiduje się żadnych zmian ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu w liniach rozgraniczających wymienionych ulic.

Z podanych powyżej wyjaśnień wynika jednoznacznie, że ulica, dla której w projekcie planu wyłożonym do publicznego wglądu przewidywano funkcję podwyższoną w stosunku do stanu istniejącego i prowadzenie potoków ruchu dla obsługi Śródmieścia Katowic to ulica Damrota. Należy równocześnie podkreślić, że nie występuje techniczna możliwość prowadzenia tą ulicą uciążliwego transportu ciężarowego, ze względu na parametry techniczne przejazdu pod torami.

2. W związku z wniesionym protestem projekt planu został ponownie przeanalizowany z punktu widzenia przedmiotu sprzeciwu. Rozważono, czy mogą być wprowadzone alternatywne rozwiązania minimalizujące skutki dla indywidualnego odbiorcy, przy zabezpieczeniu równoczesnym interesów społecznych o znaczeniu ogólnomiejskim.

Wychodząc z tych przesłanek skorygowano projektowany układ komunikacyjny w opisany poniżej sposób:

- Cała ulica Damrota jest projektowana w funkcji KZ ½, a nie jak dotychczas w funkcji ulicy KG, co prowadzi do zmniejszonia jej parametrów technicznych do jednego pasa w każdym kierunku na całej długości ulicy. W obowiązującym planie miejscowym odcinek ulicy Damrota pomiędzy ulicą Francuską a Sowińskiego był zaprojektowany jako ulica główna, po trzy pasy w każdym kierunku. Zmiana ta oznacza m.in. obniżenie szerokości linii rozgraniczających do 20 - 35 m na całej długości ulicy i odsunięciem jej osi od osiedla, celem umożliwienia wprowadzenia dodatkowego pasa zieleni.
- Odcinek ulicy klasy zbiorczej między ul. Damrota a ul. Graniczną, dotychczas projektowany jako ulica zbiorcza po dwa pasy w każdym kierunku, został zredukowany do jezdni jednoprzestrzennej dwupasowej, utrzymując funkcję ulicy zbiorczej. Skutkiem weryfikacji jest możliwość zawężenia linii rozgraniczających trasy do 20 m, i tym samym odsunięcie jej od osiedla. Odległość najbliżej położonego budynku od krawędzi jezdni tej ulicy wynosi około 50 m, czyli znacznie więcej niż wymagana jest przepisami ustawy o drogach publicznych z dnia 21. marca 1985 r. (Dz. U. Nr 14 poz. 60 z późniejszymi zmianami) odległość 6 m od zewnętrznej krawędzi jezdni (art. 43). Z ww. przepisów wynika, że normy prawa materialnego nie zostały naruszone ustaleniami projektu planu, ponieważ odległości podane w ww. przepisach zostały w projekcie planu zachowane. Ponadto zwężenie przekroju ulicy spowoduje znaczne obniżenie przepustowości ulicy, a tym samym obniżenie jej oddziaływania na sąsiedztwo.
- Uwzględniając obawy mieszkańców odnośnie przejazdu ruchu nie związanego z przejazdami wewnątrz osiedla (ewentualny skrót dla ruchu miejskiego od centrów komercyjnych) ulicą Sowińskiego na odcinku od ulicy Granicznej (wzdłuż Alei Górnośląskiej) przerwano ciągłość tego połączenia.
- Projektowane połączenie ulicami Pułaskiego i Paderewskiego zostało skorygowane, przy założeniu konieczności utrzymania możliwości przejazdu ale przy braku płynności ruchu uniemożliwiając tym samym jazdę z dużą prędkością. Dotychczas projektowane „płynne” połączenie zostało zastąpione przejazdem z ulicy Pułaskiego na Paderewskiego poprzez dwa odcinki ulic o funkcji lokalnej krzyżujące się pod kątem prostym.
- Ulice Ceglana i Meteorologów zostały utrzymane w funkcji ulic głównych, natomiast ich parametry techniczne zostały zmniejszone z dwóch jezdni o trzech pasach ruchu każda do dwóch jezdni o dwóch pasach.

Wprowadzona korekta rozwiązania komunikacyjnego w obszarze ujętym planem powinna wpłynąć na znaczne obniżenie potencjalnie spodziewanej uciążliwości od ruchu komunikacyjnego. W celu zminimalizowania skutków wprowadzono między ul. Sowińskiego i przedłużeniem ul. Damrota teren zieleni, ograniczając teren koncentracji usług.

Dla zapewnienia możliwie największego zasięgu układu ulic o charakterze wewnątrzosiedlowym utrzymano istniejące ulice lokalne i dojazdowe, zrezygnowano z ciągłości ul. Sowińskiego, zmieniono połączenie Pułaskiego i Paderewskiego i zrezygnowano z rezerwy terenu pod poszerzenie węzła Al. Górnośląska – ul. Francuska.

W kwestii zrealizowanych ulic Granicznej i Al. Górnośląskiej oraz węzła Al. Górnośląska – ul. Francuska brak jest możliwości rezygnacji z ich funkcji na rzecz ruchu wewnątrzosiedlowego – do czego jak się wydaje odnosi się Wnioskujący.

Zatem w przedstawionym zakresie protest został uwzględniony. Wyjaśnienia dotyczące projektowanego układu komunikacyjnego obszaru objętego planem oraz wprowadzone korekty układu komunikacyjnego nie dają podstaw do stwierdzenia, iż nastąpią zmiany charakteru osiedla Paderewskiego w zakresie wskazanym w proteście.

Weryfikacja funkcji ul. Damrota oraz ograniczenie parametrów technicznych jej odcinka między ul. Francuską a ul. Sowińskiego jest konsekwencją przyjętej zasady wygaszania ruchu od. Al. Górnośląskiej w kierunku Śródmieścia. Z powyższych względów uznano zaprojektowane rozwiązanie komunikacyjne z uwzględnieniem korekt za minimalizujące szkody. Utrzymuje się przebieg ul. Damrota oraz jej przedłużenia i w tym zakresie protest zostaje odrzucony.

Przyjmując to rozwiązanie Gmina nie działała w sposób nadużywający „władztwa planistycznego" przysługującego jej w myśl art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 15 poz. 139 ze zmianami) lecz mając na względzie realizację zadań własnych gminy, do których należą sprawy ładu przestrzennego, gospodarki terenami i ochrony środowiska zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591 ze zmianami, art. 7 ust. 1 pkt. 1), spraw gminnych dróg, ulic, mostów i placów (art. 7 ust. 1 pkt. 2 cyt. ostatnio ustawy), które to zadania są realizowane przez Gminę właśnie poprzez sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Po rozpatrzeniu protestu podlega on odrzuceniu w części z uwagi na brak alternatywnych rozwiązań zapewniających niezbędne powiązania komunikacyjne, a uwzględnieniu w części rozwiązań komunikacyjnych projektu planu w zakresie obniżenia parametrów technicznych części ulic, w tym redukcji klasy ul. Damrota i jej przedłużenia oraz zmiany przeznaczenia części terenów w rejonie przedłużenia ul. Damrota.