

**Uchwała nr XVI/272/03  
Rady Miejskiej Katowic**

**z dnia 24 listopada 2003r.**

**w sprawie rozpatrzenia protestu wniesionego przez mieszkańców ul. Sikorskiego /A, A, I i B M, J i K T i K**

**M**

**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  
uchwała:**

- §1. Uwzględnić **w części** protest wniesiony w dniu **26.07.2001 r.** przez **mieszkańców ul. Sikorskiego** 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, ograniczenia dostępu do kościoła i usług oświaty przy ul. Granicznej, zagrożenia bezpieczeństwa w dojściu do szkoły przy ul. Sowińskiego.**  
Uwzględnienie protestu następuje w zakresie obniżenia parametrów technicznych części ulic, w tym redukcji klasy ul. Damrota i jej przedłużenia, zmiany przeznaczenia części terenów w rejonie przedłużenia ul. Damrota, rezygnacji ze zmian dotyczących ul. Sowińskiego i redukcji klasy odcinka ulicy między Damrota a ul. Graniczną.
- §2. Odrzucić **w części** protest wniesiony w dniu **26.07.2001 r.** przez **mieszkańców ul. Sikorskiego** 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, ograniczenia dostępu do kościoła i usług oświaty przy ul. Granicznej, zagrożenia bezpieczeństwa w dojściu do szkoły przy ul. Sowińskiego.**  
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 ul. Granicznej i ul. Sowińskiego jako nieuzasadniony.  
Uzasadnienie **uwzględnienia (w części) i odrzucenia (w części) protestu** zawiera załącznik do niniejszej uchwały, stanowiący jej integralną część.
- §3. Wykonanie uchwały powierzyć Prezydentowi Miasta Katowice.
- §4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący  
Rady Miejskiej Katowic

Jerzy Forajer

## **UZASADNIENIE**

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: **A, A, I i B M, J i K T, K M**,

Data złożenia wniosku: **26.07.2001 r.**

Wniosek został złożony w ustawowym terminie, zaopatrzony nazwiskami i adresami osób składających wniosek.

1.2. Zakres merytoryczny wniosku dotyczy:

- a) zagospodarowania Os. Paderewskiego jako obszaru obsługi autostrady A-4 w związku z przebiegiem tras średnicowych i ich uciążliwością dla mieszkańców,**
- b) ograniczenia dostępu do kościoła i usług oświaty ul. Graniczną,**
- c) zagrożenia bezpieczeństwa w drodze do szkoły ul. Sowińskiego.**

Zgłoszony wniosek został zakwalifikowany jako protest, ponieważ ustalenia projektu planu nie naruszają ani uprawnień ani interesu prawnego wnioskodawcy.

Wnioskujący nie wykazali związku pomiędzy rozwiązaniami projektu a naruszeniem jego interesu prawnego.

### **2. Rozpatrzenie wniosku pod względem faktycznym**

Ad. a) Wnioskujący sprzeciwiają się zagospodarowaniu Os. Paderewskiego jako wielkiego obszaru obsługi autostrady A-4. Stwierdzają, że przebieg tras średnicowych zmieni dotychczasowy charakter osiedla zamieniając na wielki węzeł komunikacyjny, uciążliwy dla mieszkańców.

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” (DTS) 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 prowadzących ruch tranzytowy. 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 zagospodarowania przestrzennego w liniach rozgraniczających wymienionych ulic.

Z podanych powyżej wyjaśnień wynika jednoznacznie, że ulica, dla której w projekcie planu wyłożonym do publicznego wglądu przewidziano 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. W wyniku ponownych analiz przyjęto zasadę wygaszania ruchu od strony Al. Górnośląskiej w kierunku Śródmieścia.

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

- Cała ulica Damrota jest projektowana w funkcji ulicy KZ 1/2, a nie jak dotychczas w funkcji ulicy KG, co prowadzi do zmniejszenia 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 najbliższej 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.

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.

Ad. b) Wnioskodawcy wskazują na ograniczenia dostępu pieszego do kościoła i usług oświaty ul. Graniczną, jakie mogą nastąpić w wyniku projektowanych rozwiązań komunikacyjnych.

Stwierdzenie wnoszących protest nie jest oparte o rozpoznanie rzeczywistych zapisów ustaleń planu dotyczącego ul. Granicznej. W projekcie planu miejscowego utrzymano dotychczasową funkcję i linie rozgraniczające ul. Granicznej. Kwestionowane rozwiązania komunikacyjne dotyczące niniejszej ulicy nie dają podstaw do rezygnacji z istniejących chodników i sygnalizacji świetlnej. Natomiast zapewniają warunki przestrzenne do organizacji komunikacji pieszej w zależności od potrzeb.

Ad. c) Wnioskodawcy wskazują na zagrożenie bezpieczeństwa w drodze do szkoły ul. Sowińskiego w wyniku projektowanych rozwiązań komunikacyjnych.

W wyniku przyjętych korekt rozwiązania komunikacyjnego zrezygnowano ze zmiany funkcji i zapewnienia ciągłości ul. Sowińskiego utrzymując tę ulicę w dotychczasowym stanie. Ponadto zmodyfikowano odcinek ulicy klasy KZ między ul. Damrota i ul. Graniczną w sposób omówiony w ad. a). W tej sytuacji uznaje się, że protest w tym zakresie został uwzględniony.

**Po rozpatrzeniu protestu podlega on odrzuceniu w części z uwagi na brak alternatywnych rozwiązań zapewniających niezbędne powiązania komunikacyjne, a w odniesieniu do ul. Granicznej i ul. Sowińskiego jako bezzasadny. Uwzględnienie protestu następuje w zakresie obniżenia parametrów technicznych części ulic, w tym redukcji klasy ul. Damrota i jej przedłużenia, zmiany przeznaczenia części terenów w rejonie przedłużenia ul. Damrota, rezygnacji ze zmian dotyczących ul. Sowińskiego i redukcji klasy odcinka ulicy między Damrota a ul. Graniczną.**