

Uchwała Nr XXIII/496/2000
Rady Miejskiej w Gliwicach
z 16 listopada 2000 roku.

w sprawie: rozpatrzenia zarzutu wniesionego pismem z dnia 09. 09. 2000 r. przez Pana | (zam. w Gliwicach przy ul. _____, _____) jako właściciela garażu nr 46 usytuowanego przy ul. Kozielskiej na gruncie, którego wieczystym użytkownikiem jest Spółdzielnia Mieszkaniowa "Zachodnia") do projektu zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice dotyczących przebiegu ulicy miejskiej na odcinku od osi ulicy Kozielskiej do osi ulicy Andersa (Obw/4). Projekt zmiany planu stanowi realizację Uchwały Rady Miejskiej w Gliwicach Nr XII/261/99 z dnia 4 listopada 1999 r.

Działając na podstawie:

art.18 ust.2 pkt.15 ustawy z 8 marca 1990r o samorządzie gminnym (tekst jednolity, Dz.U. Nr 13 z 1996r. poz. 74 z późniejszymi zmianami) oraz art. 18 ust.2 pkt.8 w związku z art. 24 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. nr 15 z 1999 r, poz. 139 z późniejszymi zmianami), na wniosek Zarządu Miasta,

Rada Miejska w Gliwicach

u c h w a ł a :

1. Odrzucić zarzut wniesiony pismem z dnia 09.09. 2000 r. przez Pana | i do projektu zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice dotyczącego przebiegu ulicy miejskiej na odcinku od osi ulicy Kozielskiej do osi ulicy Andersa (Obw/4).
2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta Gliwice.
3. Uchwała wchodzi w życie z dniem jej podjęcia.

(-) Przewodniczący
Rady Miejskiej w Gliwicach
Zdzisław Goliszewski

Załącznik

UZASADNIENIE

dotyczące rozpatrzenia i odrzucenia zarzutu wniesionego pismem z dnia 09.09. 2000 r. przez Pana
właściciela garażu nr 46
usytuowanego przy ul. Kozielskiej na gruncie, którego wieczystym użytkownikiem jest
Spółdzielnia Mieszkaniowa "Zachodnia" w stosunku do projektu zmiany miejscowego planu
ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice dotyczącego przebiegu ulicy miejskiej
na odcinku od osi ulicy Kozielskiej do osi ulicy Andersa (Obw/4

Po rozpatrzeniu zarzut odrzuca się z następujących powodów:

1. Pan [] jako właściciel garażu nr 46
usytuowanego przy ul. Kozielskiej na gruncie, którego wieczystym użytkownikiem jest
Spółdzielnia Mieszkaniowa "Zachodnia" w związku z planowaną budową obwodnicy i jej
ostatecznym przebiegiem wyraża swój sprzeciw przeciwko likwidacji garażu nr 46.

Realizacja osiedla Gwardii Ludowej między innymi miała miejsce w oparciu o plan ogólny
zatwierdzony w 1979 r, gdzie linie rozgraniczające projektowanej po północnej stronie osiedla
ulicy o klasie KNI (w obecnej klasyfikacji G - GP: główna - główna ruchu przyspieszonego) do
połączenia z ulicą o KNI (obecnie główna) tj. ul. Gen. Andersa przebiegały w odległości 80,0
m, licząc od granicy cmentarza oraz w odległości rzędu 10,0 m, licząc obecnie od skrajnego
budynku mieszkalnego na osiedlu. W planie ogólnym zatwierdzonym w dniu 01.12 1994 r,
zrezygnowano z przeprowadzenia ulicy KNI, wprowadzając ciąg ulicy G1/2 i Z1/2 jako ringu
miejskiego, której odcinek przebiega pomiędzy ulicami Kozielską i Gen. Andersa. Linie
rozgraniczające ulicy Z1/2 poszerzyły tereny mieszkaniowe związane z osiedlem (poprzez
ograniczenie terenu pod komunikację drogową), niemniej zewnętrzny zespół garaży i zachodni
fragment budynku administracyjnego, musiały pozostać w pasie przewidzianym pod
przebudowę ulicy Czołgowej.

W 1999 r, uruchomione zostało opracowanie koncepcji przebiegu obwodnicy w układzie
wielowariantowym co do przebiegu oraz kolejności realizacji. Po przeprowadzeniu analiz
uwzględniających uwarunkowania techniczne, w tym prognozy ruchu, uwarunkowania związane
z własnością gruntów oraz uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, z pośród 6 wariantów
(podwariantów) na odcinku od DK-4 do ul. Daszyńskiego do dalszego rozpatrzenia
pozostawiono dwa warianty tj. śladem ul. Czołgowej i śladem ul. Chemicznej. W wyniku
kolejnych analiz, w tym wariantu przedstawionego przez Spółdzielnię Mieszkaniową
„Zachodnia”, jako najbardziej korzystny z uwagi na uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne
oraz zasady organizacji ruchu, uznano wariant wzdłuż ul. Czołgowej. Głównym kryterium
decydującym o wyborze wariantu śladem ul. Czołgowej, jest maksymalne zbliżenie
projektowanej ulicy miejskiej do centralnych obszarów miasta oraz połączenie z DK-4 poprzez
wieloprzestrzenny węzeł związany z ul. Portową (wykorzystanie istniejącego poszerzenie
prawej jezdni w kierunku Wrocławia. Uznano, że do podstawowych funkcji projektowanej ulicy,
należać będzie polepszenie powiązań międzydzielnicowych i międzyosiedlowych, odciążenie
nadmiernie obciążonego obszaru centralnego oraz obsługa terenów istniejącego i
projektowanego zainwestowania miejskiego w sposób umożliwiający kontynuację rozwoju
miasta. Przenoszenie tranzytowego ruchu będzie funkcjonowało w okresie przejściowym do
czasu realizacji nowego układu drogowego tj autostrad A-4 i A-1 oraz DTŚ. W związku z
podanymi powyżej założeniami, każde odsunięcie tej ulicy w kierunku zachodnim, do
obwodnicy miejskiej (ringu) całkowicie zewnętrznej, zamykającej rozwój miasta, nie spełni
przyjętych założeń.

Propozycja prowadzenia ulicy miejskiej o parametrach G2/2 przedstawiona przy piśmie (zarzucie) Spółdzielni Mieszkaniowej Zachodnia z dnia 13.09.2000 r. o znaku SMZ/2297/2000 (w imieniu mieszkańców osiedla Gwardii Ludowej, w tym właściciele garaży), analizowana była na etapie wariantowania oraz wniosków do zmiany planu. Obecnie w ramach zarzutu jest przedmiotem ponownej analizy i rozpatrzenia. Prowadzenie obwodnicy jako ulicy miejskiej po północno-zachodniej stronie cmentarza powodować będzie :

- niekorzystny wpływ trasy a zwłaszcza kolizyjnego skrzyżowania (ronda) rozprowadzającego ruch w pięciu kierunkach na zabudowę mieszkaniową przy ulicy Złotej, Srebrnej i Platynowej, co między innymi stanowi przeniesienie w ten rejon kosztów społecznych (czynnik ludzki) z rejonu ul. Czołgowej,
- kolizję z terenem przewidzianym pod powiększenie Cmentarza Centralnego, jedyne go możliwego ze względów funkcjonalnych i ochrony środowiska, w tym warunków hydrogeologicznych pod miejsca pochówku zmarłych,
- przy przejściu pod DK-4, konieczność wykonania długich i głębokich wykopów (uwzględniających istniejącą i nową drugą jezdnię) dla pokonania znacznych różnicy wysokości w stosunku do jezdni DK-4 terenów położonych pomiędzy DK-4 i ul. Łabędzką. Przy założeniu realizacji układu docelowego z przeprowadzeniem G2/2 pod rondem (dwa obiekty mostowe), praktycznie cały odcinek ulicy G2/2 od DK-4 do ogrodów działkowych po południowej stronie ul. Kozielskiej, prowadzony będzie w wykopie (co rozdziela istniejące i projektowane zagospodarowania terenów oraz zmieni stosunki wodne, w tym w stosunku do Parku Szwajcaria). Rozwiązania te są mniej korzystne z uwagi na konfigurację trasy, możliwość etapowania realizacji w wykopach, ingerencje w prawa do dysponowania własnością oraz koszty realizacji,
- uniemożliwi bezpośrednią obsługę terenów komercyjnych, a proponowany na załączniku graficznym sposób połączenia węzła z ul. Czołgową i ul. Nadrzeczną oraz dalej z DK-4 poprzez chroniony ze względów funkcjonalnych i konserwatorskich teren oczyszczalni ścieków, nie prowadzi do uzyskania czytelnych i uzasadnionych pod względem ruchowym relacji (w tym dodatkowe obciążenie ronda).
- eliminację jako niezgodnego w zakresie odległości pomiędzy węzłami (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) połączenia DK-4 z ciągiem ulic Chemiczna i Tomasza Edisona. Brak tego połączenia wykluczy realizację równomiernego wykorzystania projektowanej do przebudowy DK-4 (druga jezdni) z układem ulic miejskich poprzez kolejne węzły: ul. Portowa w połączeniu z ul. Czołgową, ul. Chemiczna i ul. Tomasza Edisona, ul. Łabędzka i ul. Starogliwicka, ul. Wyczółkowskiego,
- przecięcie poprzeczne w wykopie kompleksu zieleni znajdującego się pomiędzy ulicami Czołgową - Kozielską - Łabędzką - Chemiczną i DK-4, w tym Cmentarz Centralny + poszerzenie i Park Szwajcaria,
- kolizję z Parkiem Szwajcaria (długie i wypiętrzone łącznice) i konieczność likwidacji północnej części stałych ogródków działkowych w rejonie ul. Kozielskiej,
- duże zajęcie terenu poprzez łącznice węzła – ronda oraz wydłużenie tras relacji skrzyżnych,
- nieczytelne i niekompletne powiązania obwodnicy z lokalnym układem ulic w rejonie ronda,
- komplikacje ruchowe w lokalnym układzie ulic tj. konieczność przejazdu przez rondo rozprowadzające ruch z istniejących ulic w kierunku wschód-zachód (Łabędzka, Kozielska, Andersa) i dodatkowo z nowej ulicy miejskiej biegnącej w kierunku północ-południe,
- konieczność dojazdu z centrum miasta do obwodnicy poprzez rondo.

Materiały przedstawione przez zarzucających nie zawierają szczegółowych danych np. dotyczących kosztów realizacji, długości tras, własności terenów, czy zajętości powierzchni.

Porównanie przebiegu ulicy po północnej stronie cmentarza z przebiegiem przez ulicę Czołgową wypada na korzyść rozwiązania przyjętego w projekcie zmiany planu.

Składają się na to takie czynniki jak:

- bardziej korzystne rozwiązanie węzła z DK-4 (w tym etapowanie realizacji i uzyskanie bezkolizyjnych wszystkich relacji) poprzez przejście pod DK-4 i bliskie połączenie z istniejącą drogą jezdnią wzdłuż terenu oczyszczalni ścieków od strony ul. Portowej, bez korzystania z łącznic prowadzonych przez teren oczyszczalni ścieków,
- możliwość wykorzystania istniejących ciągów ulicznych dla potrzeb nowej ulicy,
- większe wykorzystanie nowej ulicy dla współpracy wewnętrznej poprzez zbliżenie do centrum,
- mniejsze zajęcie terenu i wykorzystanie bez konieczności pokonywania przez głębokie wykopy różnic wysokości terenów (w tym zbilansowanie mas ziemnych),
- zgodność przebiegu odcinka obw/4 z poprzednim i obowiązującym planem ogólnym,
- możliwość powiązania trasy z ulicą Portową i bezpośredniej obsługi terenów komercyjnych
- ochrona kompleksu terenów zielonych i terenów przeznaczonych pod poszerzenie cmentarza,
- korzystniejsze warunki ruchowe, w relacji połączenia z DK-4 i ul. Gen. Andersa,
- mniejsze koszty, szczególnie w I-etapie realizacji.

Biorąc pod uwagę czynnik ludzki jako podstawowy podnoszony przez zarzucających, zwrócić należy uwagę na fakt, że propozycja przesunięcia ulicy miejskiej z ul. Czołgowej w pobliże ulic Złotej, Srebrnej i Platynowej jest propozycją przeniesienia kosztów społecznych w rejon gdzie mieszkańcy mieli utrwalone przekonanie, że nie będzie prowadzona ulica o takim przebiegu. Dotyczy to także użytkowników w pełni legalnych ogrodów działkowych przy ul. Kozielskiej. Osiedle Gwardii Ludowej realizowane było w oparciu o uwarunkowania wynikające z położenia w pobliżu przewidzianego do przebudowy głównego układu komunikacyjnego miasta (plan ogólny z 1979 r.), co zostało przedstawione w pkt. 3. Ad. ust. III pkt. 3 niniejszego uzasadnienia. Świadczy o tym układ zabudowy osiedla i 60,0 metrowa odległość skrajnych budynków mieszkalnych od ul. Czołgowej oraz odległość zabudowy od ul. Gen. Andersa. Prowadzenie w planie ogólnym z 1994 r. ulicy Z1/2 i obecnie G2/2, nie pogarsza pierwotnych warunków funkcjonowania osiedla. Najbardziej narażone na negatywne wpływy nowej ulicy były (uprzednio 10,0 m. od linii rozgraniczającej) i będą dwa bloki mieszkalne położone w odległości 50,0-60,0 m od tej ulicy, a nie całe osiedle. Nowa ulica będzie biegła w wykopie pod ulicą Andersa. Teren wzdłuż ulicy Czołgowej od ul. Kozielskiej do Andersa wznosi się w górę, a przy skrzyżowaniu Kozielskiej z Czołgową jest podniesiony o około 1 m. Przebieg nowej ulicy od skrzyżowania z Kozielską i dalej pod ulicą Andersa pozwoli na zminimalizowanie jej negatywnych wpływów (w tym nie przekraczanie wartości normatywnych hałasu), poprzez skarpy i mury oporowe oraz zastosowanie odpowiednio wyprofilowanych ekranów. Realizacja zjazdów bezkolizyjnych po południowej stronie ul. Andersa, pozwoli na poprawne skomunikowanie całego rejonu. Realizacja skrzyżowania kolizyjnego jak w przypadku proponowanego przez zarzucających ronda, znacznie powiększa zasięg hałasu i zanieczyszczeń spalinami.

2. W ramach działań, w stosunku do działek lub części działek położonych w liniach rozgraniczających nowej ulicy, których wieczystym użytkownikiem jest Spółdzielnia Mieszkaniowa „Zachodnia” (w tym garaż nr 46), uwzględniając również funkcjonowanie osiedla po uchwaleniu zmiany planu, zostanie zastosowany art. 36 ust. 1. ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym.
3. Sposób realizacji art. 36 ust. 1. ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym mówiący o możliwości uzyskania odszkodowania za poniesioną rzeczywistą szkodę, wykupieniu nieruchomości lub jej części lub zamiany nieruchomości na inną (dotyczy garażu nr 46), zostanie załatwiony postępowaniem odrębnym przy udziale Spółdzielni Mieszkaniowej „Zachodnia”.