

Łódź, dnia 06 marzec 2007 r.

UA.V.0717/20/07

**Pan**  
**Tadeusz Morawski**  
**Radny Rady Miejskiej w Łodzi**

W związku ze zgłoszoną przez Pana Radnego interpelacją podczas VI Sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 21 lutego 2007 r. dotyczącej przebiegu Trasy Górna informuję, że usytuowanie Trasy Górna zostało wyznaczone w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, stanowiącym zarazem Plan Ogólny Łódzkiego Zespołu Miejskiego, który został zatwierdzony uchwałą Nr V/31/77 Rady Narodowej Miasta Łodzi z dnia 28.03.1977 r. Stosownie do zapisów w tym Planie, ciąg ten został usytuowany wzdłuż ul. Ustronnej. Zatem wszyscy inwestorzy podejmujący działalność w tym obszarze miasta musieli bezwzględnie przestrzegać powyższe dyspozycje przestrzenne i uwzględniać je w swych projektach. Zawarty w tym Planie układ dróg stanowił podstawowe ramy inwestycji, szczególnie mieszkaniowych.

Ślad tego ciągu komunikacyjnego był rezerwowany, jak wynika z powyższego, od 30 lat. Nie są znane przypadki kwestionowania przez ówczesnych inwestorów i mieszkańców ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie przebiegu i klasy Trasy Górna.

Podjęte w 1999 r. przez Miasto prace związane z zaprojektowaniem Trasy Górna były w pełni zgodne z obowiązującym w tym okresie planem zagospodarowania przestrzennego, tj. z Miejskowym Planem Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Łodzi, zatwierdzonym uchwałą Nr LVII/491/93 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 2 czerwca 1993 r.

W roku 2000 na zlecenia Miasta Biuro Projektowo-Konsultingowe „STOLICA” Spółka z o.o. w Warszawie przedłożyło wielobranżową koncepcję realizacyjną Trasy Górna. W tym momencie mieszkańcy osiedli mieszkaniowych Ustronie, Kielnia i Górna oraz osiedla domków jednorodzinnych Ustronna-Paradna zaczęli wyrażać swoje niezadowolenie, początkowo indywidualnie, a następnie w sposób zorganizowany. W dniu 01.06.2000 r. powołane przez nich Stowarzyszenie Inicjatywa Obywatelska Ustronna-Paradna złożyło pierwszy protest, stwierdzając, iż w momencie nabywania mieszkań nie mieli wiedzy o planach budowy TRASY, nazywanej przez mieszkańców „autostradą”.

W dalszej korespondencji w/w Stowarzyszenie zaproponowało odsunięcie Trasy od swoich osiedli w kierunku zachodnim, poprzez usytuowanie jej wzdłuż ul. Granicznej, a w kolejnej propozycji w śladzie projektowanej „E”. Ponadto, wnioskowało o dokonanie w tym zakresie zmian w obowiązującym wówczas planie zagospodarowania przestrzennego Łodzi.

W odpowiedziach Miasto wyjaśniło, iż Trasy Górna nie jest „autostradą” a ulicą miejską klasy „GP” oraz, że stosownie do opracowań i uzgodnień w zakresie ochrony środowiska będą od strony osiedli wybudowane ekrany. Pomimo tego, Stowarzyszenie Inicjatywa Obywatelska Ustronna-Paradna, zdając sobie sprawę z

konieczności wybudowania Trasy, nadal wносиło o usytuowanie jej w śladzie projektowanej „E”.

Wychodząc naprzeciw powyższym wystąpieniom, w trakcie procedowania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, Wydział Urbanistyki i Architektury UMŁ zamówił koncepcje urbanistyczne usytuowania Trasy Górna na odcinku od ul. Pryncypalnej do ul. Rzgowskiej wzdłuż ul. Granicznej i w śladzie projektowanej „E” oraz szacunkową analizę porównawczą. Z analiz tych wynika, że Trasa poprowadzona wzdłuż ul. Granicznej wykracza poza granice Łodzi i przez to nie może być dalej rozpatrywana. Natomiast wybudowanie w śladzie projektowanej „E” powoduje konieczność wyburzenie istniejącej zabudowy, w tym produkcyjno-usługowej niedawno wzniesionej oraz naruszenie terenu Schroniska im. św. Brata Alberta. Najkorzystniejszym i najtańszym rozwiązaniem jest usytuowanie Trasy zgodnie z lokalizacją, zawartą w planie miejscowym, tj. wzdłuż ulicy Ustronnej, z uwagi na krótszy odcinek trasy a tym samym potrzebę wykupienia mniejszej powierzchni niezbędnego terenu, należącego do osób prywatnych (grunty pod planowaną Trasę Górna były od przeszło 30-lat rezerwowane).

Realizując wniosek Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa Urbanistyki i Architektury Rady Miejskiej w Łodzi, przyjęty na posiedzeniu w dniu 19.10.2001 r., zostało wydane postanowienie Nr UA.III-B/65/2001 z dnia 20.11.2001 r. o zawieszeniu postępowania administracyjnego w sprawie ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu do czasu rozpatrzenia alternatywnej koncepcji przebiegu Trasy Górna w śladzie przewidywanej ulicy „E”.

W sporządzonym i przyjętym w 2002 roku „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi” (uchwała Nr XXVII/1793/02 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 3 kwietnia 2002 r.) Trasę Górna na odcinku od ul. Pryncypalnej do ul. Rzgowskiej ma przebieg 2-wariantowy, tj. wzdłuż ul. Ustronnej i w śladzie projektowanej „E”. Wybór jednego z tych wariantów ma nastąpić w oparciu o kolejne porównawcze analizy.

W 2005 roku zostały zintensyfikowane działania związane z przygotowaniem do realizacji Trasy Górna. Prezydent Miasta Łodzi wydał w dniu 27 października 2005 r. zarządzenie Nr 3335/IV/05 w sprawie działań na części strategicznego terenu inwestycyjnego nr 1 położonego w rejonie ulic: projektowanej Ustronnej GP, Siostrzanej, Postępowej i projektowanej „E”, w którym została określona koordynacja pięciu jednostek organizacyjnych Urzędu.

Zgodnie z tym zarządzeniem, na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu, w 2006 roku wykonano opracowanie pn. „Ekonomiczno-społeczna analiza porównawcza dwu wariantów usytuowania Trasy Górna na odcinku od ul. Pryncypalnej do ul. Rzgowskiej w Łodzi”. W konkluzji w/w analiza m. in. podaje:

- Porównując szacunkowy koszt realizacji obu wariantów, tj:

wariant I – wzdłuż ul. Ustronnej	98,4 mln zł.
wariant II – wzdłuż projektowanej „E”	126,8 mln zł.

wykazuje się, że wariant II jest droższy o ca 28,4 mln zł. (28,9%) od kosztu budowy według wariant I.
- Wariant II – wzdłuż projektowanej „E” – ma większą ilość kolizji z zabudową, w tym konieczność rozbiórki budynków zakładu POLISTAR przy ul. Ustronnej 53 i schroniska im. św. Brata Alberta przy ul. Spokojnej 10/12. Ponadto, wpływa

- Wariant II – wzdłuż projektowanej „E” – ma większą ilość kolizji z zabudową, w tym konieczność rozbiórki budynków zakładu POLISTAR przy ul. Ustronnej 53 i schroniska im. św. Brata Alberta przy ul. Spokojnej 10/12. Ponadto, wpływa niekorzystnie na możliwość wykorzystania istniejącej struktury działek, np. terenu przy ul. Ustronnej 47/49 oraz zakładów przy ul. Giełdowej.

W punkcie 5 analizy jej autorzy wskazują jednoznacznie na wariant wzdłuż ul. Ustronnej, jako na korzystniejsze usytuowanie Trasy Górna.

W dniu 1 czerwca 2006 r. Dyrektorzy Wydziałów wymienionych w w/w zarządzeniu jednomyślnie wskazali także na wariant Trasy Górna wzdłuż ul. Ustronnej. Ponadto, Dyrektorzy mając na uwadze m.in. brak zgody Kwatermistrzostwa Wojskowego na zbycie Miastu terenu pod budowę Trasy Górna i procedowanie zmian w „Studium”, wnioskowali o przesunięcie terminu wykonania zadań z dnia 30 września 2006 r. na 30 marca 2007 r. Do wniosku tego Pan Prezydent się przychylił, wydając zarządzenie Nr 4340/IV/06 z dnia 10 sierpnia 2006 r.

Z dniem 15 grudnia 2006 r. weszła w życie ustawa z dnia 18 października 2006 r. o zmianie ustawy o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 220, poz. 1601), która rozszerzyła ułatwienia przedmiotowego procedowania także na wszystkie drogi publiczne. Korzystając z powyższego można również przygotować dokumentację i realizację Trasy Górna.

Jednocześnie pragnę dodać, że w trakcie sporządzania dokumentacji technicznej na budowę Trasy Górna zostanie wykonany „Raport oddziaływania na środowisko”, którego zatwierdzenie podlegać będzie określonym procedurom opiniującym, w tym konsultacjom społecznym. Po jego przyjęciu, wnioski w nim zawarte zostaną wprowadzone do projektów budowlano – wykonawczych, w tym również konieczność ustawienia ekranów ochronnych wzdłuż osiedli mieszkaniowych przy CZMP.

**Marek Michalik**

**Wiceprezydent Miasta Łodzi**

**Do wiadomości:**

- Pan Maciej Grubski Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
- Wydział Organizacji i Kadr