

Łódź, dnia 23 stycznia 2013 r.

ZDiT-DO.0511.4.2012

~~Pan
Jerzy Balcerek
Radny
Rady Miejskiej w Łodzi~~

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego zgłoszoną w okresie międzysesyjnym w dniu 9 stycznia 2013 r. w sprawie przebiegu wybranego wariantu ul. Brzezińskiej uprzejmie informuję, iż przy wydawaniu decyzji o pozwoleniu na budowę, organ administracji architektoniczno-budowlanej, w tym wypadku Wydział Urbanistyki i Architektury w Departamencie Architektury i Rozwoju UMŁ jest związany przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane* (t.j.: Dz. U. 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.), które ściśle precyzują czynności podejmowane w postępowaniu. Zgodnie z art. 35 ust. 1 ww. ustawy przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę właściwy organ sprawdza m.in. zgodność projektu budowlanego z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo, w przypadku jego braku, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Część terenów, do których odnosili się mieszkańcy na spotkaniu w siedzibie Rady Osiedla „Doliny Łódki”, nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. W związku z powyższym organ wydając pozwolenie na budowę dla budynków mieszkalnych jednorodzinnych usytuowanych przy ul. Budy kierował się ustaleniami zawartymi w wydanych decyzjach o warunkach zabudowy, które dopuszczały na tym terenie wzniesienie budynków mieszkalnych. W przypadku braku planu miejscowego oraz opracowań komunikacyjnych stanowiących podstawę prawną do uwzględnienia ich przy wydawaniu decyzji, warunki zabudowy ustala się na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t. j.: Dz. U. z 2012 r. poz. 647) oraz analizy urbanistycznej przeprowadzonej w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r.

w sprawie sposobu ustalania wymagań dotyczących nowej zabudowy i zagospodarowania terenu w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. z 2003 r. Nr 164, poz. 1588).

Dodatkowo pragnę poinformować, iż zarówno w uchwalonym przez Radę Miejską w Łodzi *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi* (uchwała Nr XCIX/1826/10 z dnia 27 października 2010 r.), jak i w planowanych koncepcjach komunikacyjnych nie został uwzględniony nowy przebieg ul. Brzezińskiej (w wariantcie 1E). W okresie procedowania decyzji o warunkach zabudowy ww. organ nie posiadał jeszcze informacji na temat kolizji inwestycji mieszkaniowych z planowaną obwodnicą Nowosolnej. W związku z powyższym przy rozpatrywaniu wniosków inwestorzy nie mogli być informowani w powyższej kwestii. Jednocześnie wyjaśniam, że przepisy ustawy o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* nie dają podstaw do wydawania decyzji odmawiającej ustalenia warunków zabudowy w przypadku kolizji zamierzenia inwestycyjnego z ustaleniami *Studium* lub innych koncepcji urbanistycznych, które nie stanowią przepisów prawa.

Zarząd Dróg i Transportu posiada wielowariantową koncepcję przebudowy i rozbudowy ul. Brzezińskiej oraz nierozzerwalnie z nią związanej obwodnicy Nowosolnej. Wyznaczenie wariantów rozbudowy tych ulic było poprzedzone wnikliwą analizą. Wyznaczając przebieg trasy wzięto pod uwagę następujące sytuacyjno-wysokościowe i terenowe uwarunkowania realizacyjne:

- dowiązanie sytuacyjne i wysokościowe do istniejącej ul. Brzezińskiej oraz ulic poprzecznych i sąsiadującego zagospodarowania terenu,
- usytuowanie przylegającej zabudowy,
- usytuowanie obiektów wpisanych do ewidencji zabytków,
- lokalizacja planowanych obszarów chronionego krajobrazu,
- usytuowanie składowisk śmieci,
- usytuowanie wyrobisk kruszyw,
- usytuowanie infrastruktury technicznej,
- dowiązanie do projektowanej Obwodnicy Nowosolnej.

W zakresie ul. Brzezińskiej w pierwotnej wersji przewidywano poszerzenie istniejącej ulicy. Znaczny zakres ingerencji w tereny przyległe skłonił jednak autorów opracowania do poszukiwania innych rozwiązań.

W wyniku analizy zaproponowano alternatywny przebieg ul. Brzezińskiej – wariant B,

W wyniku analizy zaproponowano alternatywny przebieg ul. Brzezińskiej – wariant B, w którym nowa trasa została zlokalizowana równolegle do istniejącej ulicy (w nieznaczej odległości od niej) w śladzie ul. Wydmowej. W czasie prezentacji rozwiązań projektowych na spotkaniach z mieszkańcami, jedna z organizacji społecznych zgłosiła kolejne rozwiązania omijające ul. Brzezińską - warianty C i D, które po wprowadzeniu korekt przez jednostkę projektową zostały ujęte w koncepcji. Dodatkowo przygotowano wariant E, którego trasa przebiega zgodnie z wariantem społecznym D i dalej wiaduktem nad istniejącą ul. Brzezińską, gdzie łączy się z wariantem 1 obwodnicy Nowosolnej. Wszystkie warianty w połączeniu z wariantami obwodnicy Nowosolnej (oba zadania należy rozpatrywać łącznie) zostały poddane analizie według różnych kryteriów mających znaczący wpływ na wybór optymalnego rozwiązania. Przy wyborze przebiegu drogi tej kategorii nie brano pod uwagę wyłącznie kosztów realizacji przedsięwzięcia. Uwzględniono również kryterium techniczne, środowiskowe, transportowe i społeczne (w tym ilość wyburzeń). W przeprowadzonej ocenie największą liczbę punktów uzyskał wariant E i został on wstępnie wskazany jako wariant preferowany. Nowa trasa ul. Brzezińskiej przebiega w nim m.in. przez aktualnie realizowane osiedle domów jednorodzinnych (w rejonie ul. Budy).

Odnosząc się do kwestii porównania kosztów ww. inwestycji do kosztów budowy autostrady A1, należy zaznaczyć, że szacunkowy koszt realizacji inwestycji miejskiej obejmuje jej przygotowanie i budowę. Kosztorys został sporządzony przez projektanta na podstawie Katalogu cen jednostkowych z 2011 r. i w przeciwieństwie do podanej przez Pana Radnego ceny realizacji autostrady, zawiera całkowity koszt inwestycji, a nie jedynie koszt budowy, który w posiadanym kosztorysie stanowi 53-72 % całkowitej ceny. Ponadto wyjaśniam, iż kosztorysy wykonywane na podstawie katalogów cen jednostkowych często odbiegają od rzeczywistych cen realizacji poszczególnych inwestycji, które Zamawiający uzyskuje w postępowaniu o udzielenia zamówienia publicznego.

Ostateczny wybór przebiegu tej trasy komunikacyjnej zostanie dokonany na etapie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Wniosek w sprawie jej procedowania, zawierający wszystkie rozpatrywane warianty rozbudowy ulicy, został złożony do właściwego organu. Przed wydaniem decyzji środowiskowej Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa w Departamencie Infrastruktury i Lokali UMŁ nakazuje wykonanie raportu oddziaływania na środowisko. Ponadto ww. jednostka zapewnia

społeczeństwu publiczny dostęp poprzez ogłoszenie w prasie informacji o wszczętym postępowaniu, jak również na wniosek mieszkańców przeprowadza rozprawę administracyjną w trakcie której mieszkańcy mogą wnosić swoje uwagi.

Reasumując, ostateczny przebieg korytarza drogowego ww. inwestycji ustali wydana decyzja środowiskowa.

WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI



Radosław STĘPIEŃ

Do wiadomości:

1. Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
- ② Wydział Organizacyjny w Departamencie Obsługi i Administracji UMŁ
3. Wydział Urbanistyki i Architektury w Departamencie Architektury i Rozwoju UMŁ