WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI

Łódź, dnia 7 kwietnia 2011 r.

ZDiT.NO.0521-45/11

Pani
Urszula Niziołek - Janiak
Radna
Rady Miejskiej w Łodzi

W odpowiedzi na interpelację, zgłoszoną przez Panią Radną w okresie międzysesyjnym w dniu 25 marca 2011 r., w sprawie przetargu na „Opracowanie wielobranżowego projektu budowlano-wykonawczego na budowę i rozbudowę ulicy Targowej na odcinku od ul. Tuwima do włączenia ul. Kilińskiego na wysokości ul. Orla oraz przebudowę istniejącej ul. Targowej na odcinku od ul. Tuwima do ul. Nawrot", uprzejmie informuję, co następuje:

Nowy korytarz ul. Targowej został wyraźnie w Studium przywołany jako niezbędny oraz wskazany lokalizacyjnie. Zgodnie jednak z art. 9 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.), Studium nie jest aktem prawa miejscowego. Stanowi ono akt kierownictwa wewnętrznego, adresowany do organów gminy, kształtujący i wytyczający kierunki polityki przestrzennej gminy oraz lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego, których konkretyzacja następuje poprzez tworzenie i uchwalanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Jednakże należy wskazać, że prowadzenie realizacji drogi publicznej jaką jest ul. Targowa dopuszcza ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm.). Zgodnie z art. 11i ust. 2 tej ustawy w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu

i zagospodarowaniu przestrzennym. Zatem brak miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie wstrzymuje postępowania dotyczącego uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, niezależnie od zapisów Studium.

Wskazanym w interpelacji przetargiem objęty jest odcinek ul. Targowej od ul. Tuwima do ul. Kilińskiego, który nie był objęty opracowaniem firmy Systra, wykonanym na potrzeby Studium wykonalności dla budowy dworca multimodalnego Łódź Fabryczna. Wyklucza to zatem sprzeczność obu opracowań na odcinku objętym ogłoszeniem o przetargu.

„Koncepcja" firmy Systra nie jest również pracą zwycięską, gdyż nie brała udziału w konkursie. Została ona wykonana na wspólne zlecenie PKP S.A., PKP PLK i Miasta na opracowanie Studium wykonalności dla budowy otoczenia dworca oraz skompilowana z innym opracowaniem (firmy Sener) w celu przygotowania opisu przedmiotu zamówienia dworca multimodalnego do przetargu. Ponadto opracowanie firmy Systry nie zostało wykonane jako koncepcja, ale jako program funkcjonalno – użytkowy do opisu przedmiotu zamówienia.

Należy wskazać, iż dla terenów przebiegu ul. Targowej na odcinku od ul. Tuwima do włączenia do ul. Kilińskiego na wysokości ul. Orlej nie ma obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Prowadzone prace planistyczne zmierzające do uchwaleniu planów dla tych terenów znajdują się na różnych etapach zaawansowania procedury. Dla większości terenów przebiegu ul. Targowej procedura sporządzania planów, poza przyjęciem intencyjnej uchwały Rady Miejskiej, nie została rozpoczęta. Są to tereny objęte uchwałami:

- Nr XCIII/1703/10 Rady Miejskiej w Lodzi z dnia 8 września 2010 r. *w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położnej w rejonie alei Marszałka Józefa Piłsudskiego i ulic: Jana Kilińskiego, Juliana Tuwima i Wodnej,*
- Nr XCIII/1707/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 8 września 2010 r. *w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położnej w rejonie alei: Tadeusza Kościuszki i Marszałku Józefa Piłsudskiego oraz ulic: Andrzeja Struga, Juliana Tuwima, Jana Kilińskiego, Targowej, Edwarda Abramowskiego, Brzeźnej i Radwańskiej.*

Plany miejscowe sporządzane dla terenów przebiegu ul. Targowej w rejonie skrzyżowań z ulicami: Nawrot i Orlą znajdują się obecnie w fazie uzyskiwania opinii i uzgodnień instytucji zewnętrznych. Podstawę ich sporządzania stanowią:

- uchwała Nr LXVIII/1310/09 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 18 listopada 2009 r. *w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru dawnej fabryki Zygmunta Jarocińskiego położonego w Łodzi przy ulicy Targowej 28/30*,
- uchwała Nr LXVIII/1311/09 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 18 listopada 2009 r. *w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru dawnego browaru Gustawa Keilicha z budynkiem mieszkalnym, położonego w Łodzi przy ulicy Orlej 25.*

W rozdziale XVIII Studium określono kierunki oraz zasady rozwoju systemu transportowego Łodzi. Zawiera on m.in. wykaz priorytetowych zamierzeń w zakresie systemu komunikacji, w którym na pierwszej pozycji umieszczono „ulicę Targową w nowym przebiegu na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego – stanowiącą dojazd do multimodalnego dworca Łódź Fabryczna". W legendzie rysunku systemu komunikacyjnego miasta – schematy, jako załącznika Studium w legendzie nie opisano oznaczenia dla obwodnicy ul. Targowej jako *„realizowanej poprzez organizację ruchu"*. Łączne rozpatrywanie zapisów Studium pozwala stwierdzić, iż uwzględniono w nim obowiązek priorytetu ochrony zabudowy nad powiększaniem korytarzy komunikacyjnych. Jednak nowy korytarz ul. Targowej został wyraźnie w Studium przywołany jako niezbędny oraz wskazany lokalizacyjnie, a co za tym idzie podlega respektowaniu.

Z uwagi na fakt, iż Studium nie jest aktem prawa miejscowego, ustalając zasady rozwoju systemu transportowego nie określa ono parametrów poszczególnych dróg, a jedynie ich klasy. Koncepcja ul. Targowej zakłada klasę drogi zbiorczej Z i najmniejszy z możliwych przekrój poprzeczny dla zapotrzebowania wynikającego z analiz ruchowych w tym rejonie, wynikający z podjętych przez miasto Łódź zadań własnych. Nie tylko nowy dworzec wielokrotnie zwiększy generowane potoki ruchu, ale też program tzw. Nowego Centrum Łodzi wymaga zwiększenia dostępności dla tego, aby zaistnieć. Obecnie ww. obszar jest zdegradowany, a taka sytuacja w centrum miasta, niezależnie od idei jego zagospodarowania jest nie do przyjęcia i nie do utrzymania. Miasto musi wykorzystywać potencjał rozwojowy, nowa ulica posiada zaś potencjał miastotwórczy w postaci pierzei

do zabudowy na atrakcyjnym terenie. Dlatego odcinek ul. Targowej pomiędzy ul. Tuwima i al. Piłsudskiego został wskazany w Studium jako priorytet w strukturze drogowej.

Ul. Targową zaplanowano jako obwodnicę ścisłego centrum. Oznacza to, że aby ochrona obszaru centralnego z jego historyczną zabudową nie była fikcją konieczne jest usprawnienie układu komunikacyjnego umożliwiającego taką ochronę. Inwestycją zasadniczo poprawiającą sprawność układu jest właśnie ul. Targowa, zatrzymująca ruch na obrzeżach strefy centralnej i rozprowadzająca go po jej obwodzie. Takie założenia mają na celu umożliwienie rozwoju wciąż niewykorzystanego potencjału tej strefy i realizacji jej funkcji miejskich oraz metropolitalnych, do których przede wszystkim należy węzeł komunikacyjny. Intermodalny Dworzec PKP Łódź – Fabryczna jest inwestycją o znaczeniu ponadregionalnym, co oznacza, że będzie pełnić rolę przesiadkową nie tylko w relacjach komunikacja miejska – komunikacja zamiejscowa, ale też w różnych relacjach komunikacji zamiejscowej z przesiadką na inny środek transportu np. autobus, który musi mieć możliwość sprawnego dotarcia do węzła. Także atrakcyjność i powodzenie programu metropolitalnego NCŁ zależy od sprawnej komunikacji, która przynajmniej w minimalnym zakresie musi spełnić potrzeby prognozowanych użytkowników.

WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI

Paweł PACZKOWSKI

Do wiadomości:
1/ Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
2/ Wydział Organizacyjny UMŁ
3/ Biuro Architekta Miasta UMŁ
4/ Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi
5/ a/a