



Łódź, 14.06.2011 r.

PREZYDENT MIASTA ŁODZI

Or-I.0003.359.2011  
BW

**Pani Urszula Niziołek – Janiak**  
**Radna Rady Miejskiej w Łodzi**

*Urszula Niziołek – Janiak*

W odpowiedzi na interpelację Pani Radnej informuję, że wszystkie podległe mi Wydziały Urzędu Miasta Łodzi z wielką uwagą zajmują się zagadnieniami, dotyczącymi poprawy struktury przestrzennej miasta i problemami, wynikającymi z istniejącego układu własnościowego tkanki miejskiej. Zostały podjęte działania, zmierzające do uporządkowania podziałów nieruchomości w strefie śródmiejskiej Łodzi i uzyskania poprawy obecnej sytuacji, lecz wymaga to – z uwagi na złożone procedury, które muszą być oparte na wcześniejszych opracowaniach planistycznych – działania na wielu płaszczyznach oraz szczególnej koordynacji między Wydziałami, zajmującymi się procesami zmian własnościowych i przestrzennych miasta, przy czym każda sprawa wpływająca do Urzędu Miasta Łodzi musi być rozpatrzona indywidualnie i z najwyższą rzetelnością. Odmowa wydania orzeczenia, zgodnego ze złożonym wnioskiem, jest w każdym przypadku uzasadniana i poparta przepisami.

Szczególne problemy rodzą inwestycje, wymagające regulacji stanów własnościowych gruntów, położonych na styku z pasami dróg publicznych. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) - w art. 4 pkt 1 definiuje pojęcie pasa drogowego jako *wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne, związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia, związane z potrzebami zarządzania drogą*. Tereny pasów drogowych, w celu ich ochrony, nie podlegają zbyciu.

Zgodnie z art. 39 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy *zabrania się lokalizacji w pasie drogowym obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń infrastruktury technicznej, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego*. Wyjątek stanowi zapis ust. 3 cytowanego przepisu, który stwierdza, iż w szczególnie uzasadnionych przypadkach, lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń, niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego, może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi. Z powołanych przepisów wynika jednoznacznie, że ustawodawca, w celu ochrony pasa drogowego, przeznaczonego do prowadzenia ruchu lub postoju pojazdów oraz ruchu pieszych, wprowadził zakaz umieszczania w nim ww. obiektów i urządzeń. Warunkiem odstępstwa od zakazu jest wystąpienie w konkretnej sprawie szczególnie uzasadnionego przypadku.

Rozpatrując sprawę wydania zezwolenia na lokalizację budynków w pasie drogowym, zarządca drogi analizuje każdorazowo przedstawione argumenty, postępując zgodnie z obowiązującymi przepisami, a także mając na względzie dobro wszystkich użytkowników dróg i stawiając interes społeczny ponad interes jednostki.

Należy rozważyć czy uzasadnionym jest wydanie zgody na usytuowanie obiektu budowlanego w pasie drogowym, który faktycznie w części zlokalizowanego obiektu przestanie pełnić jakąkolwiek funkcję dla potrzeb drogi, czy też lepszym rozwiązaniem będzie podzielenie działki i wyłączenie jej w części z pasa drogowego. Należy jednak podkreślić, iż może to prowadzić do obniżania parametrów technicznych drogi, w tym jej szerokości w liniach rozgraniczających, a także do braku możliwości lokalizowania urządzeń uzbrojenia podziemnego niezbędnych dla funkcjonowania zabudowy przyległej do pasa drogowego. Utrata zorganizowanych miejsc postojowych przy ujemnym ich bilansie w mieście oraz brak tego rodzaju nowych inwestycji jest zjawiskiem niepożądanym. Z uwagi na powyższe, Zarząd Dróg i Transportu będzie każdorazowo opiniował negatywnie zmianę sposobu zagospodarowanie terenów, na których zlokalizowane są urządzone ogólnodostępne miejsca postojowe. ZDiT nie jest jednak decydem w tej sprawie w przypadkach, gdy lokalizacje miejsc postojowych nie dotyczą działek pasów drogowych.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że rozwój miasta winien harmonijnie łączyć powstawanie nowej zabudowy z rozbudową w niezbędnym zakresie komunikacji, tak, by była ona w stanie zapewnić sprawną obsługę dla istniejących i nowych inwestycji.

W poruszonej sprawie tzw. *zamrażania terenów pod poszerzenie jezdni*, ZDiT, działając w zakresie powierzonych mu kompetencji, spotyka się z niezwykle skomplikowaną sytuacją prawną – społeczną. Uchwalone przez Radę Miejską w Łodzi „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowanie przestrzennego miasta Łodzi*” przewiduje rozbudowę układu komunikacyjnego miasta. Rozbudowa ta jest jednocześnie przewidziana na terenach, które stanowią niejednokrotnie własność prywatną. Z uwagi na fakt, iż *Studium* nie jest aktem prawa miejscowego, które chroniłoby dane tereny przed zabudową, właściciele tak zlokalizowanych działek występują z wnioskami o wydanie decyzji o warunkach zabudowy na odmienny, w stosunku do zapisów zawartych w *Studium*, rodzaj zagospodarowania.

Właściwym rozwiązaniem byłoby przygotowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, stanowiących akt prawa miejscowego, dla terenów zarezerwowanych pod korytarze drogowe. ZDiT zwrócił się do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej o podjęcie takich działań w odniesieniu do sześciu najważniejszych dla miasta, istniejących i projektowanych, dróg publicznych.

Wydawane - w przypadku braku planu - decyzje o warunkach zabudowy dotyczą jedynie pojedynczych nieruchomości (a więc działają miejscowo) i jednocześnie powodują zwiększenie wartości terenów, niezależnie od faktycznej realizacji inwestycji; możliwe jest również zbywanie nieruchomości na rzecz nieświadomych docelowego przeznaczenia nowych właścicieli. W konsekwencji przyczynia się to do zwiększania kosztów finansowych, które poniesie Gmina - Miasto Łódź m.in. na budowę dróg oraz podniesienia kosztów społecznych, jakie wiążą się z protestami na etapie projektowania drogi, a także osobistymi dramatami osób, które wybudowały wielopokoleniowy dom mieszkalny na terenie o innym docelowym przeznaczeniu.

Ustalenie docelowego przebiegu linii zabudowy (lokalizacji zabudowy) w danym rejonie wymaga często przekształceń własnościowych nieruchomości na styku z pasem drogowym (wyłączenia części nieruchomości z pasa drogowego i przyłączenia tego terenu do odpowiednich działek budowlanych) co jest procesem rozciągniętym w czasie. Bez takich ustaleń jednak, wydanie decyzji o warunkach zabudowy jest często niemożliwe, z uwagi na - omówiony powyżej - generalny zakaz sytuowania zabudowy w obrębie pasa drogowego oraz różny tok postępowania administracyjnego w przypadku uzgodnienia lokalizacji obiektu w obrębie drogi publicznej lub poza nim.

Nie bez wpływu na czas przygotowania inwestycji, wymagających wstępnie podziałów i scaleń terenów inwestycyjnych, mają przepisy ustawy o *gospodarce nieruchomościami* (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz.651). Zgodnie z jej art. 93 ust. 1, podziału nieruchomości można dokonać, jeżeli jest on zgodny z ustaleniami planu miejscowego. W razie braku tego planu miejscowego (art. 94 ust.1 ustawy) - gdy nieruchomość jest położona na obszarze nieobjętym obowiązkiem sporządzenia tego planu - podziału nieruchomości można dokonać, jeżeli:

- nie jest sprzeczny z przepisami odrębnymi, albo
- jest zgodny z warunkami, określonymi w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Zgodnie z art. 94 ust. 2 ustawy o *gospodarce nieruchomościami*, jeżeli w przypadku braku planu miejscowego, wniosek został złożony po upływie 6 miesięcy, licząc od dnia podjęcia przez gminę uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego lub po wyłożeniu projektu planu miejscowego do publicznego wglądu – postępowanie w sprawie podziału obligatoryjnie zawiesza się do czasu uchwalenia planu miejscowego, jednak nie dłużej niż na okres 6 miesięcy, licząc od dnia złożenia wniosku o podział. Jeżeli w okresie zawieszenia postępowania plan nie zostanie uchwalony, postępowanie podziałowe zostaje podjęte w trybie art. 94 ust.1 ustawy o *gospodarce nieruchomościami*.

Zgodnie z art. 94 ust. 3 ustawy o *gospodarce nieruchomościami*, jeżeli nie został uchwalony plan miejscowy dla obszarów objętych, na mocy przepisów odrębnych, obowiązkiem sporządzenia takiego planu, postępowanie w sprawie podziału nieruchomości zawiesza się do czasu uchwalenia tego planu.

W przypadku wspomnianego rejonu ulicy Zachodniej, istniejące podziały terenu są wyjątkowo nietypowe z uwagi na fakt, że są one efektem procesu wyburzeń zabudowy frontowej wschodniej pierzei ulicy Zachodniej (związanego z poszerzeniem pasa drogi), który to proces naruszył strukturę ulicy i spowodował, że konieczne jest wyznaczenie nowej linii zabudowy (w miejscu, gdzie stały oficyny boczne, ustawione skośnie w stosunku do ulicy), co z kolei będzie wymagało wielu zmian podziałowych i scaleń terenu, w który to proces konieczne będzie włączenie właścicieli działek przyległych do drogi.

Podobne regulacje własności terenu winny być poprzedzone opracowaniami planistycznymi, dotyczącymi układu drogowego i komunikacyjnego, zwłaszcza w obrębie skrzyżowań, gdzie przebieg podziałów musi uwzględniać niezbędne promienie skrętów ulic i wymaganą widoczność na łukach, przy czym opracowania takie nie mogą być traktowane jednostkowo (w odniesieniu do jednej tylko nieruchomości), ale określać uwarunkowania na danym obszarze widzianym jako całość (minimum na odcinkach pomiędzy przecznicami, wydzielającymi kwartały zabudowy).

W ramach współpracy z Architektem Miejskim i po zasięgnięciu opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, ustalono wstępnie proponowany przebieg linii zabudowy ulicy Zachodniej – w oparciu o powyższe została wydana decyzja o warunkach zabudowy dla nieruchomości przy ul. Zachodniej 84, sankcjonująca istniejącą zabudowę i traktująca usytuowane na nieruchomości budynki jako wyznacznik dla przyszłego zagospodarowania tego rejonu.

Wymienione uwarunkowania powodują, że procedura ustalania warunków zabudowy jest długotrwała i często – pomimo wysiłków osób prowadzących – nie przynosi spodziewanych wyników (tak jak w przypadku procedury, zmierzającej do ustalenia warunków zabudowy dla narożnika ulic Zachodniej i Zielonej – ustalenie warunków zabudowy będzie możliwe po zmianie struktury własnościowej działek wchodzących w skład pasa drogowego; w stanie prawnym, istniejącym w czasie prowadzenia postępowania nie można było wydzielić części nieruchomości drogowej pod zabudowę).

Wszystkie omówione zagadnienia nie zawsze są w pełni znane Wnioskodawcom i Inwestorom, składającym wnioski o wydanie kolejnych dokumentów, niezbędnych w procesie inwestycyjnym, przy czym czas oczekiwania na decyzje w takich przypadkach jest dłuższy niż w innych, prostszych sprawach a rozstrzygnięcia, podjęte przez organ nie zawsze są adekwatne do oczekiwań i akceptowane bez zastrzeżeń przez wszystkich uczestników procesu budowlanego.

Z drugiej zaś strony, decyzje nieoparte wnikliwą analizą i działania z nich wynikające mogłyby przynieść wiele negatywnych skutków dla miasta, mających długotrwały wpływ na jego kształt i funkcjonowanie.

Jednocześnie informuję Panią Radną, że teren śródmiejski, gdzie omówione problemy występują najczęściej i najostrzej, objęty jest szeregiem uchwał o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – uchwalenie planów dla poszczególnych części miasta stworzy możliwości prawidłowych działań inwestycyjnych, a także uprości i skróci przebieg procesów budowlanych.

*z wyrazami szacunku*

**PREZYDENT MIASTA**



**Hanna ZDANOWSKA**

Do wiadomości:

- Pan Tomasz Kacprzak  
Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
- Wydział Organizacyjny UMŁ