UCHWAŁA NR XXVIII/585/16

RADY MIASTA KATOWICE

z dnia 27 lipca 2016 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5, art. 40 ust. 1 i art. 42 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446), art. 104 ust. 1 ustawy z dnia 9 czerwca 2011r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2015r. poz. 196 z późn. zm.) oraz art. 3 ust. 1, art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778), w związku z uchwałą nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I – KWK „Murcki-Staszic",

Rada Miasta Katowice

stwierdza, że projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – **część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej**, nie narusza ustaleń „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja przyjętego uchwałą nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.

i uchwala

miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I – KWK „Murcki-Staszic" – **część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej**.

Rozdział 1.
Przepisy ogólne

§ 1. Na miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I – KWK „Murcki-Staszic" – **część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej**, zwany dalej „planem", składają się ustalenia zawarte w treści niniejszej uchwały wraz z następującymi załącznikami:

1) załącznik nr 1.1, 1.2 i 1.3 – Rysunek planu, stanowiący część graficzną ustaleń planu wykonany na mapie zasadniczej, w skali 1:1000;

2) załącznik nr 2 – Rozstrzygnięcie Rady Miasta Katowice o sposobie rozpatrzenia nieuwzględnionych uwag do projektu planu;

3) załącznik nr 3 – Rozstrzygnięcie Rady Miasta Katowice o sposobie realizacji, zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

§ 2. 1. Plan obejmuje obszar w granicach określonych na rysunku planu.

2. Treść niniejszej uchwały zawarta jest w następujących rozdziałach:

1) Przepisy ogólne;

2) Ustalenia obowiązujące dla całego obszaru objętego planem;

3) Ustalenia szczegółowe dla terenów o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;

4) Przepisy końcowe.

3. W planie nie określa się:

1) zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej – ze względu na brak zabytków, dóbr kultury współczesnej oraz krajobrazów kulturowych w obszarze objętym planem;

2) zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenu, maksymalnej i minimalnej intensywności zabudowy jako wskaźnika powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, maksymalnej wysokości zabudowy, minimalnej liczby miejsc do parkowania i sposobu ich realizacji oraz linii zabudowy i gabarytów obiektów – ze względu na brak przeznaczenia terenów pod zabudowę w obszarze objętym planem;

3) granic i sposobów zagospodarowania terenów górniczych, obszarów szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszarów osuwania się mas ziemnych – ze względu na brak występowania takich terenów i obiektów w obszarze objętym planem;

4) szczegółowych zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym – ze względu na brak potrzeby ich określania;

5) sposobu i terminu tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów;

6) granic i sposobów zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie jako krajobrazy priorytetowe określonych w audycie krajobrazowym oraz w planie zagospodarowania przestrzennego województwa.

§ 3. 1. Rysunek planu zawiera następujące oznaczenia będące ustaleniami planu:

1) granice obszaru objętego planem;

2) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;

3) symbole literowe dotyczące przeznaczenia terenu:

a) **KDs** – teren skrzyżowania dróg publicznych,

b) **KDL** – teren drogi publicznej klasy „lokalna”.

2. Rysunek planu zawiera oznaczenia wynikające z przepisów odrębnych:

1) granice złoża węgla kamiennego „Mikołów” i „Murcki”;

2) granice złoża metanu pokładów węgla „Paniowy – Mikołów – Panewniki” i „Murcki (głębokie)”.

3. Rysunek planu zawiera, poza treścią mapy zasadniczej, następujące oznaczenia informacyjne, nie będące ustaleniami planu:

1) uskok w utworach karbonu;

2) granice strefy wychodni uskoków;

3) napowietrzna linia elektroenergetyczna 220 kV;

4) krawędzie istniejących jezdni;

5) osie ulic istniejących;

6) osie ulic planowanych;

7) elementy proponowanych zasad zagospodarowania terenu drogi klasy „lokalna” - przykładowy przekrój.

§ 4. 1. Ilekroć w dalszych ustaleniach niniejszej uchwały jest mowa o:

1) **elementachwyposażenia miejskiego** – należy przez to rozumieć elementy zagospodarowania przestrzeni publicznych, w szczególności: siedziska, ławki, zegary uliczne, wiaty, latarnie, lampy oświetleniowe, stojaki rowerowe, pergole, barierki uliczne, słupki i ograniczniki parkowania na chodnikach, donice oraz **elementy systemu informacji miejskiej** rozumiane jako tablice i urządzenia wraz z konstrukcją nośną podające: lokalizację na planie miasta- budynków, obiektów, ulic i osiedli itp.; podające informacje o wartościach i znaczeniu kulturowym budynków, obiektów, miejsc i ich patronów itp.; obiekty małej architektury (np. słupy informacyjno-ogłoszeniowe) wykorzystywane przez władze miasta do promocji

miasta i informowania mieszkańców o ważnych dla miasta wydarzeniach; przy czym zapis ten nie dotyczy znaków i sygnałów drogowych;

2) **infrastrukturze technicznej** – należy przez to rozumieć sieci (podziemne, naziemne lub nadziemne), urządzenia i związane z nimi obiekty służące w szczególności do obsługi obszaru objętego planem w zakresie komunikacji, zaopatrzenia w wodę, ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe, odprowadzania ścieków, usuwania odpadów, telekomunikacji, radiokomunikacji i radiolokacji, a także inne przewody i urządzenia służące zaspokajaniu potrzeb bytowych użytkowników nieruchomości;

3) **kanale zbiorczym** – należy przez to rozumieć kanał technologiczny wraz z budowlami i urządzeniami eksploatacyjnymi, realizowany jako niezależny obiekt budowlany, służący umieszczeniu podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej;

4) **obszarze planu** – należy przez to rozumieć obszar objęty planem;

5) **pasie zieleni przydrożnej** – należy przez to rozumieć roślinność umieszczoną w pasie drogowym, o której mowa w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;

6) **przeznaczeniu podstawowym** – należy przez to rozumieć ustalony planem przeważający sposób zagospodarowania działki gruntu;

7) **reklamie, tablicy reklamowej, urządzeniu reklamowym, szyldzie** – należy przez to rozumieć reklamę, tablicę reklamową, urządzenie reklamowe, szyld, o których mowa w ustawie z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;

8) **zagospodarowaniu towarzyszącym** – należy przez to rozumieć, iż w granicach danego terenu dopuszcza się odpowiednio wybrane do przeznaczenia podstawowego następujące elementy zagospodarowania terenu, tj.:

a) miejsca postojowe,

b) drogi/ ścieżki rowerowe,

c) chodniki, dojścia,

d) zatoki i przystanki komunikacji zbiorowej,

e) obiekty typu wiaty przystankowe, kioski zintegrowane z wiatami, itp.,

f) budowle inżynierskie związane z zagospodarowaniem i urządzeniem terenu,

g) kanały zbiorcze,

h) infrastruktura techniczna,

i) pasy zieleni przydrożnej,

j) obiekty małej architektury i elementy wyposażenia miejskiego.

2. Pozostałe określenia użyte w uchwale należy rozumieć zgodnie z definicjami określonymi przepisami odrębnymi.

Rozdział 2.
Ustalenia obowiązujące dla całego obszaru objętego planem

§ 5. W obszarze planu ustala się następujące **zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego** :

1) zakaz lokalizowania urządzeń i tablic reklamowych w obrębie obszarów przestrzeni publicznych, o których mowa w § **7** z zastrzeżeniem pkt.2;

2) dopuszcza się umieszczanie elementów systemu informacji miejskiej;

3) nakaz zachowania następujących wysokości:

a) obiektów małej architektury - nie więcej niż 3,5 m,

b) elementów wyposażenia miejskiego - nie więcej niż 5,0 m.

§ 6. Ustala się następujące zasady **ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu** :

1) nakaz zagospodarowania zielenią powierzchni nieutwardzonych;

2) nakaz wprowadzenia rozwiązań konstrukcyjnych budowli inżynierskich typu mosty, przepusty uwzględniających możliwość swobodnej i bezpiecznej migracji zwierząt, w tym w miejscach krzyżowania się dróg z ciekami;

3) postępowanie z odpadami zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, ustawy prawo ochrony środowiska oraz ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach;

4) zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, za wyjątkiem: inwestycji celu publicznego z zakresu infrastruktury technicznej i drogowej, łączności publicznej, budowli przeciwpowodziowych, wydobywania węgla kamiennego ze złoża metodą podziemną, o parametrach określonych w przepisach wykonawczych w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

§ 7. Ustala się wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych oznaczonych na rysunku planu symbolem **1KDs, 2KDs, 3KDs, 4KDs, 1KDL, 2KDL, 3KDL, 4KDL** :

1) zakazuje się:

a) tworzenia trwałych przegród uniemożliwiających dostęp do przestrzeni publicznych,

b) lokalizacji w liniach rozgraniczających dróg, wolnostojących urządzeń infrastruktury technicznej takich jak stacje transformatorowe, urządzenia pomiarowe, stacje redukcyjne gazu, przepompownie ścieków itp., jeżeli istnieje techniczna możliwość realizacji tych urządzeń jako podziemnych;

2) nakazuje się:

a) wyposażenie terenu drogi publicznej, w obiekty i urządzenia ułatwiające poruszanie się osobom niepełnosprawnym,

b) zróżnicowanie faktury i materiałów nawierzchni dla różnych dróg komunikacyjnych (pieszych, rowerowych),

c) zapewnienie miejsc do siedzenia takich jak ławki, siedziska indywidualne, itp.,

d) oświetlenie przestrzeni z wykorzystaniem latarni oświetlających chodniki i jezdnie,

e) wprowadzenie oraz utrzymanie ujednoliconych pod względem formy elementów wyposażenia miejskiego z wykorzystaniem materiałów naturalnych, bez elementów refleksyjnych, odblaskowych o jaskrawej barwie;

3) dopuszcza się:

a) miejsca do parkowania rowerów,

b) stosowanie lamp i paneli wykorzystujących diody świecące LED w wybranych miejscach w chodnikach, podświetlenie zieleni itp.,

c) lokalizację w liniach rozgraniczających dróg obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu zgodnie z przepisami prawa budowlanego, w szczególności: wiaty przystankowe, wyjścia, wjazdy i wyjazdy z parkingów, automaty telefoniczne i elementy systemu informacji miejskiej, przy zachowaniu pozostałych wymagań określonych w planie.

§ 8. W obszarze planu ustala się **granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, ustalonych na podstawie odrębnych przepisów:**

1) wskazuje się na rysunku planu granice udokumentowanych złóż kopalin, obejmujące w obszarze planu:

a) złoże węgla kamiennego „Mikołów” i „Murcki”,

b) złoże metanu pokładów węgla „Paniowy – Mikołów – Panewniki” i „Murcki (głębokie)”.

§ 9. Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji : parametry oraz klasyfikacja ulic określone są w przepisach Rozdziału 3.

§ 10. 1. Ustala się następujące zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów **infrastruktury technicznej** :

1) przebieg sieci infrastruktury technicznej należy realizować w liniach rozgraniczających ulic, z zastrzeżeniem pkt 2;

2) dopuszcza się prowadzenie sieci infrastruktury technicznej inaczej niż określono w pkt. 1, jeśli jest to technicznie uzasadnione i nie spowoduje ograniczenia realizacji przeznaczenia podstawowego terenu;

3) dopuszcza się utrzymanie istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej z możliwością rozbudowy, przebudowy, wymiany, rozbiórki oraz zmiany ich przebiegu;

4) ustala się nakaz realizacji budowanych sieci infrastruktury technicznej wyłącznie jako podziemnych;

5) dopuszcza się realizację kanałów zbiorczych w celu prowadzenia przewodów rozdzielczych infrastruktury technicznej na terenach przeznaczonych pod drogi publiczne i komunikację pieszą.

2. Ustala się zaopatrzenie w wodę dla pokrycia potrzeb użytkowych i przeciwpożarowych z miejskiej sieci wodociągowej.

3. Ustala się następujące zasady dotyczące infrastruktury odprowadzania ścieków: odprowadzanie ścieków, wód opadowych i roztopowych poprzez istniejący i rozbudowywany system kanalizacji miejskiej.

§ 11. Ustala się stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w wysokości: **5%**, słownie: pięć procent, dla terenów oznaczonych symbolami **1KDL, 2KDL, 3KDL, 4KDL, 1KDs, 2KDs, 3KDs, 4KDs**.

Rozdział 3.
Ustalenia szczegółowe dla terenów o różnym przeznaczeniu

lub różnych zasadach zagospodarowania

§ 12. 1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami **1KDs**, **2KDs**, **3KDs, 4KDs** ustala się:

1) przeznaczenie podstawowe: skrzyżowanie drogi publicznej;

2) zagospodarowanie towarzyszące:

a) miejsca postojowe,

b) ścieżka/droga rowerowa,

c) chodniki, dojścia,

d) budowle inżynierskie związane z zagospodarowaniem i urządzeniem terenu,

e) kanały zbiorcze,

f) infrastruktura techniczna,

g) pasy zieleni przydrożnej,

h) obiekty małej architektury i elementy wyposażenia miejskiego;

3) parametry skrzyżowania drogi publicznej – jednopoziomowe skanalizowane, w tym w formie ronda.

2. Na terenie, o którym mowa w ust. 1 zakazuje się realizacji tymczasowych obiektów i urządzeń niezwiązanych z przeznaczeniem terenu.

§ 13. 1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami **1KDL**, **2KDL**, **3KDL**, **4KDL** ustala się:

1) przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy „lokalna”;

2) zagospodarowanie towarzyszące:

a) miejsca postojowe,

b) ścieżka/droga rowerowa,

c) chodniki, dojścia,

d) zatoki i przystanki komunikacji zbiorowej,

e) obiekty typu wiaty przystankowe, kioski zintegrowane z wiatami, itp.,

f) budowle inżynierskie związane z zagospodarowaniem i urządzeniem terenu,

g) kanały zbiorcze,

h) infrastruktura techniczna,

i) pasy zieleni przydrożnej,

j) obiekty małej architektury i elementy wyposażenia miejskiego;

3) na terenach, o których mowa w §13 ust. 1 dopuszcza się realizację skrzyżowań;

4) parametry drogi – droga klasy „lokalna”:

a) minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu,

b) jednopoziomowe skrzyżowania skanalizowane, w tym w formie ronda;

5) zasady zagospodarowania terenu drogi:

a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

2. Na terenach, o których mowa w ust. 1 zakazuje się realizacji tymczasowych obiektów i urządzeń niezwiązanych z przeznaczeniem terenu.

Rozdział 4.
Przepisy końcowe

§ 14. Wykonanie uchwały powierzyć Prezydentowi Miasta Katowice.

§ 15. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Przewodnicząca Rady Miasta
Katowice

Krystyna Siejna

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki-Staszic"

- część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej

RYSUNEK PLANU

ZAŁĄCZNIK NR 1.1 DO UCHWAŁY NR ...XXVII/585/16
RADY MIASTA KATOWICE Z DNIA 22.02.2016r.

Legenda

oznaczenia będące ustaleniami planu

- granice obszaru objętego planem
- linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania

symbole literowe dotyczące przeznaczenia terenu

- KDs - teren skrzyżowania dróg publicznych
- KDL - teren drogi publicznej klasy „lokalna"

oznaczenia wynikające z przepisów odrębnych

- granice złoża węgla kamiennego "Mikołów" i "Murcki"
- granice złoża metanu pokładów węgla "Paniowy - Mikołów - Panewniki" i "Murcki (głębokie)"

oznaczenia informacyjne nie będące ustaleniami planu

- uskok w utworach karbonu
- granice strefy wychodni uskoków
- napowietrzna linia elektroenergetyczna 220 kV
- krawędzie istniejących jezdni
- osie ulic istniejących
- osie ulic planowanych

elementy proponowanych zasad zagospodarowania terenu drogi klasy "lokalna" - przykładowy przekrój

URZĄD MIASTA KATOWICE
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA

Naczelnik Wydziału Planowania Przestrzennego:
mgr inż. arch. Teresa Homan - Chanek

Zespół projektowy:
inż. Martyna Słowik
mgr Edyta Godula
mgr Janusz Pilz
mgr Marcin Zyszkowski

Projektant sprawdzający
mgr Grażyna Szymańska

550 440 330 220 110 0 550 1 100 m

skala 1:1000

WYRYS ZE STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA KATOWICE - II EDYCJA

USTALENIA STATYSTYCZNO-PRZESTRZENNE
UŻYTKOWANIE TERENU

- RM - obszar zabudowy mieszkaniowej - usługowej niskiej
- RW - obszar zabudowy mieszkaniowej wielej
- RU - obszar zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej
- ZP - obszar zieleni o funkcji przyrodniczo-krajobrazowej
- PU - obszar produkcji
- PG - obszar dla rozwoju rozwojowe na obrzeżach miejskich
- ZZ - obszar zieleni urzędzonej
- ZL - obszar lasów
- KK - OBSZAR OBSŁUGI PLACÓW PUBLICZNYCH (PRZEMIAN W ZL OR ZZ, L, WYSPANIE)

UŻYTKOWANIE WYŁĄCZNIE

- DZIAŁALNOŚĆ GÓRNICZA NA OBSZARZE
- GRANICA OBSZARU KOPALNI

SIEĆ DROGOWA

- KTRANSZYT TRASY DRÓG PUBLICZNYCH
- PLANOWANE LUB ISTNIEJĄCE TRASY DRÓG PUBLICZNYCH
- ALTERNATYWNE TRASY DRÓG PUBLICZNYCH

SIEĆ WODNA

- WĘZEŁ WODNY

SIEĆ TRANSPORTU SZYNOWEGO

- MOTAŻ PONADZIELNICZY
- TERENY ZIELNI DRÓG ŻELAZNYCH (WYNIKAJĄCE OD ZIELNI DRÓG ŻELAZNYCH ZAŁĄCZONYCH DO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO)

SIEĆ DRÓG ŻELAZNYCH

- KORYTARZ ROZWIĄZAŃ DRÓG ŻELAZNYCH (WYNIKAJĄCY Z STUDIUM TRASY DRÓG ŻELAZNYCH)

OBSZARY OCHRONY PRZYRODNICZEJ

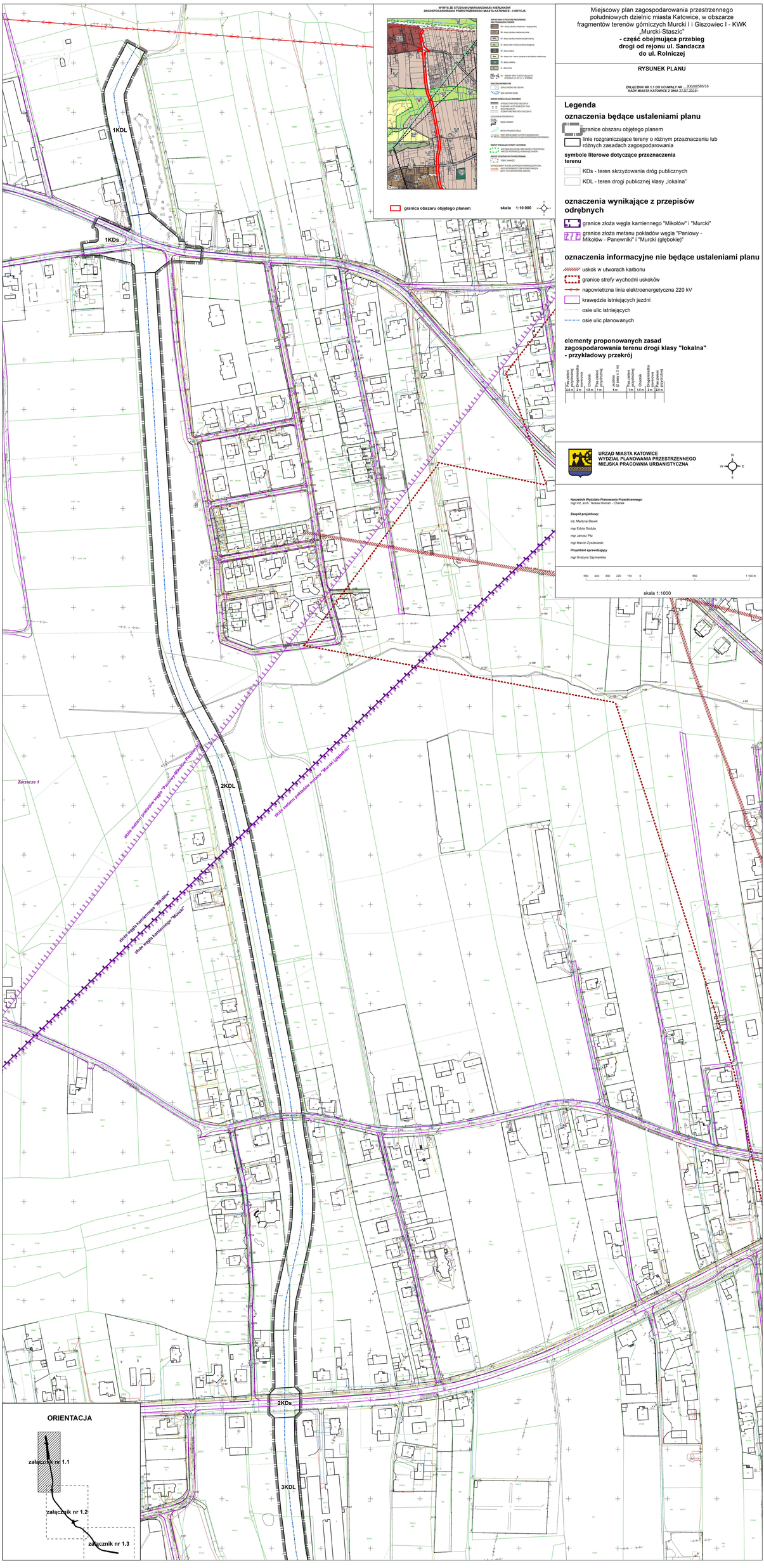
- TERENY ZAMKNIĘTE

ALTERNATYWNY SYSTEM ZAOPATRZENIA W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

- ZAKŁAD ENERGETYCZNY WYKORZYSTUJĄCY ENERGIĘ SŁONECZNĄ

granica obszaru objętego planem

skala 1:10 000



Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki-Staszic”

- część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej

RYSUNEK PLANU

ZAŁĄCZNIK NR 1.2 DO UCHWAŁY NR XXVIII/585/16
RADY MIASTA KATOWICE Z DNIA 27.07.2016r.

Legenda

oznaczenia będące ustaleniami planu

- granice obszaru objętego planem
- linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania

symbole literowe dotyczące przeznaczenia terenu

- KDs - teren skrzyżowania dróg publicznych
- KDL - teren drogi publicznej klasy „lokalna”

oznaczenia wynikające z przepisów odrębnych

- granice złoża węgla kamiennego "Mikołów" i "Murcki"
- granice złoża metanu pokładów węgla "Paniowy - Mikołów - Panewniki" i "Murcki (głębokie)"

oznaczenia informacyjne, nie będące ustaleniami planu

- uskok w utworach karbonu
- granice strefy wychodni usskoków
- napowietrzna linia elektroenergetyczna 220 kV
- krawędzie istniejących jezdni
- osie ulic istniejących
- osie ulic planowanych

elementy proponowanych zasad zagospodarowania terenu drogi klasy "lokalna" - przykładowy przekrój

Pas zieleni przydrożnej	Droga/ścieżka rowerowa	Chodnik	Pas zieleni przydrożnej	Jezdnia (2 pasy x 3 m)	Pas zieleni przydrożnej	Chodnik	Droga/ścieżka rowerowa	Pas zieleni przydrożnej
2,5 m	2 m	1,5 m	1 m	6 m	1 m	1,5 m	2 m	2,5 m

URZĄD MIASTA KATOWICE
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA

Naczelnik Wydziału Planowania Przestrzennego:
mgr inż. arch. Teresa Homan - Chanek

Zespół projektowy:

inż. Martyna Słowik

mgr Edyta Godula

mgr Janusz Pilz

mgr Marcin Żyszkowski

Projektant sprawdzający

mgr Grażyna Szymańska

skala 1:1000

WYRYS ZE STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA KATOWICE - II EDYCJA

ZARZECZE

granica obszaru objętego planem

skala 1:10 000

ORIENTACJA

załącznik nr 1.1

załącznik nr 1.2

załącznik nr 1.3

2KDL

2KDs

3KDL

3KDs

4KDL

Zarzecze 1

Podlesie 2

złoże węgla kamiennego Mikołów

złoże węgla kamiennego Murcki

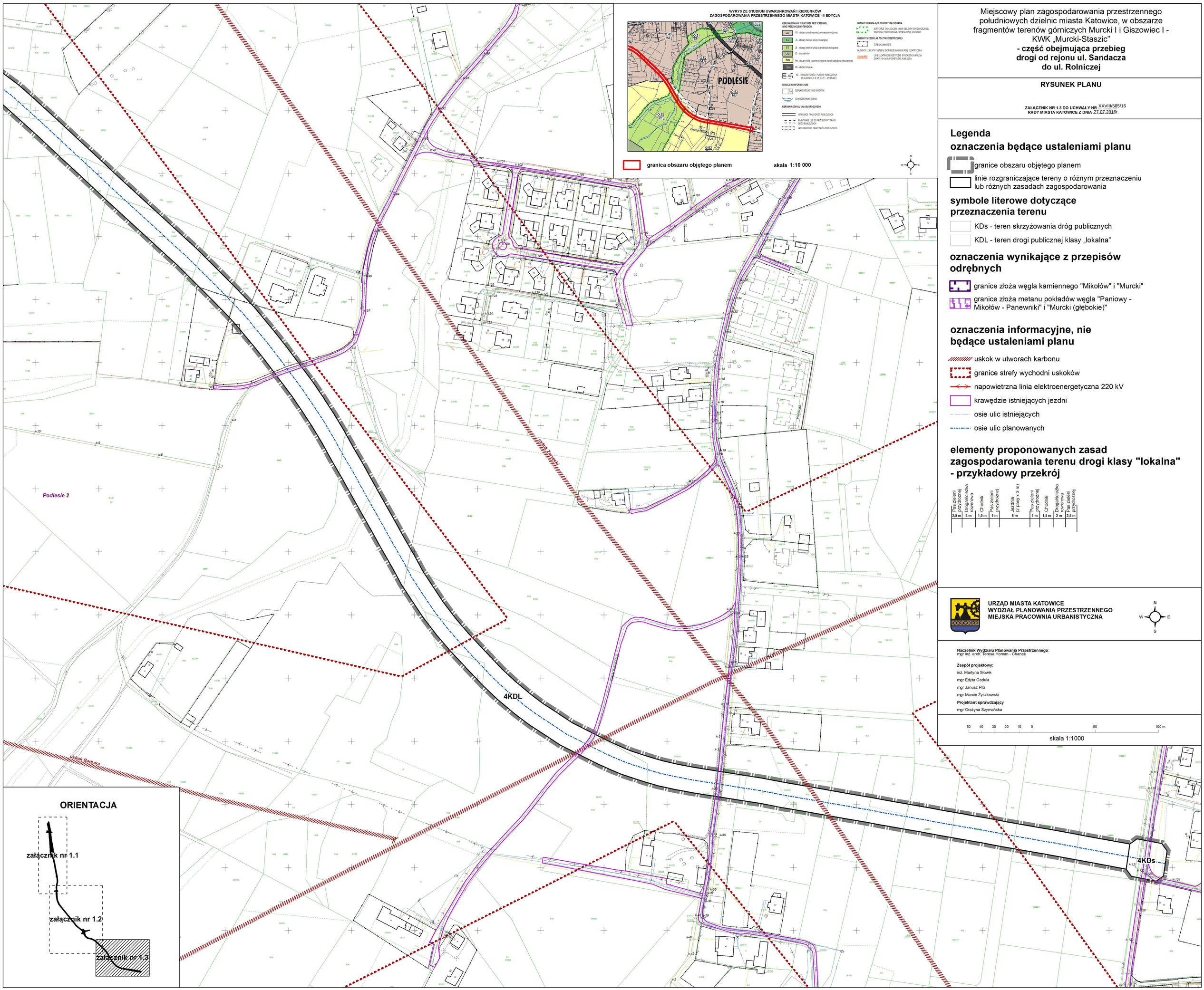
złoże metanu Murcki (głębokie)

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki-Staszic”

- część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej

RYSUNEK PLANU

ZAŁĄCZNIK NR 1.3 DO UCHWAŁY NR XXVIII/585/16
RADY MIASTA KATOWICE Z DNIA 27.07.2016r.



Legenda

oznaczenia będące ustaleniami planu

- granice obszaru objętego planem
- linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania

symbole literowe dotyczące przeznaczenia terenu

- KDs - teren skrzyżowania dróg publicznych
- KDL - teren drogi publicznej klasy „lokalna”

oznaczenia wynikające z przepisów odrębnych

- granice złoża węgla kamiennego "Mikołów" i "Murcki"
- granice złoża metanu pokładów węgla "Paniowy - Mikołów - Panewniki" i "Murcki (głębokie)"

oznaczenia informacyjne, nie będące ustaleniami planu

- uskok w utworach karbonu
- granice strefy wychodni uskoków
- napowietrzna linia elektroenergetyczna 220 kV
- krawędzie istniejących jezdni
- osie ulic istniejących
- osie ulic planowanych

elementy proponowanych zasad zagospodarowania terenu drogi klasy "lokalna" - przykładowy przekrój

Pas zieleni przydrożnej	Droga/ścieżka rowerowa	Chodnik	Pas zieleni przydrożnej	Jezdnia (2 pasy x 3 m)	Pas zieleni przydrożnej	Chodnik	Droga/ścieżka rowerowa	Pas zieleni przydrożnej
2,5 m	2 m	1,5 m	1 m	6 m	1 m	1,5 m	2 m	2,5 m

URZĄD MIASTA KATOWICE
WYDZIAŁ PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
MIEJSKA PRACOWNIA URBANISTYCZNA

N W E S

Naczelnik Wydziału Planowania Przestrzennego:
mgr inż. arch. Teresa Homan - Chanek

Zespół projektowy:
inż. Martyna Słowik
mgr Edyta Godula
mgr Janusz Pilz
mgr Marcin Żyszkowski
Projektant sprawdzający
mgr Grażyna Szymańska

50 40 30 20 10 0 50 100 m
skala 1:1000

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XXVIII/585/16

Rady Miasta Katowice

z dnia 27 lipca 2016 r.

Rozstrzygnięcie Rady Miasta Katowice o sposobie rozpatrzenia nieuwzględnionych uwag złożonych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Zgodnie z art. 17 pkt 14 i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778), po zapoznaniu się z listą nieuwzględnionych uwag wniesionych do wyłożonego w dniach **od 19.12.2013 r. do 23.01.2014 r**. (po raz pierwszy) oraz w dniach **od 12.11.2015 r. do 10.12.2015 r.** (po raz drugi) do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic"- część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej.

Rada Miasta Katowice
postanawia:

§ 1. Pierwsze wyłożenie do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w dniach od 19.12.2013 r. do 23.01.2014 r:

1. **Nie uwzględnićw całości** uwagi nr 1, wniesionej przez TRACOR Sp. z o.o., dotyczącej klasy technicznej drogi jako lokalnej.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

W projekcie planu teren oznaczony symbolem 1KDZ przeznaczony jest pod drogę publiczną klasy „zbiorcza".

2. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 2, wniesionej przez S.S., dotyczącej:

1) zmiany przebiegu projektowanej drogi

2) przeznaczenia terenów sąsiednich pod zabudowę mieszkaniową, handel oraz usługi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja.

Ad2). Tereny wskazane w uwadze położone są poza obszarem objętym planem w granicach określonych uchwałą Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011r. – część nr 2 obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek. Plan nie może określać przeznaczenia i sposobu zagospodarowania terenu nie będącego w jego granicach.

3. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 3, wniesionej przez R.D., dotyczącej:

1) zmiany przebiegu projektowanej drogi,

2) wpływu projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Ad2). Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można prognozować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą.

4. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 4, wniesionej przez Z.E., H.M., K.A., T.M., B.A., B.J., T.A., F.D., F.S., O.K., O.R., P.T., P.M., G.E., G.P., W.M., M.E., K.Ł., D-K.M., Ś.Z., K.A., K.A., B.B., B.R., K.A., K.C., S.L., S.D., F.H., W.M., W.A., W.P., B.B.K., R.E., K.K., N.K., N.J., K.E., G-W.M., W.M., W.M., S.M., S-S.M., C.J., K.Z., K.S., G.D., G.R., G.B., N.F., K-N.E., H.T., H.G., S.M., S.G., M.S., B.A., W.J., K.B., G.G., B.Z., B.P., K.J., K.P., K.M., K.T., S.M., Z.H., S.P., G.C., S.E., S.B., P.P., P.D., C.E., P.S., P.H., P.R., P.I., G.A., G.B., J.M., C.A., P.B., K.M., C-G.B., G.K., W.A., W.R., O.M., M.M., Z.M., Z.A., Z.J., W.S., W.D., W.G., P.A., P.A., H.R., B.A., R.J., R.D., Z.B., Z.T., C.J., O.J., O.W., J.P.P., P.T., A.J., A.T., C.M., S.G., S.A., Z.M., K.B., P.S., P.M., N.H., N.S., S.J., S-S.M., J.K., G.M., M-P.A., P.P., K.S., K.S., O.M., O.M., O.A., C.A., C.W., C.D., P.I., P.K., B.J., B-H.A., P.J., P.A., J.P., B.E., B.M., Ł.J., L.A., Ż.K., S.M., S.K., Ż.K., T-M.K., T-M.A., S.A., B.B., B.M., B.Z., W.T., P.H., P.S., C.S., M.J., W-S.J., S.A., N.A., N.L., G.E., W.M., C.K., S.K., S-K.A., K.H., K.Z., K.M., K.E., K.K., S.J., T.L., G.T., G.M., P.E., P.R., S.H., P.A., C.A., C.J., D.D., M.M., T-G.A., P.A., G.E., W.J., L.E., L-B.A., B.P., Ś.Z., L.M., P.J., M.I., M.A., W.M., W.R., W.M., D.M., L.B., S.A., Ś.R., L-K.M., K.P., W.J., S.L., S.J., S-K.B., K.K., G.G., G.I., K.K., D.A., C.J., G.J., G.K., B.A., D-S.I., S.C., C.T., Z.J., Z.I., K.M., H.M., R.G., K.J., O.B., O.D., T.A., T.B., B.A., B.Ł., G.Z., G.A., G.P., S.W., S.I., S.R., B.S., R.H., S.J., C.T., W.J., S.A., Ł.M., P.S., P.M., P.M., K-P.A., P.M., D.K., C.E., O.C., O.L., F.D., K.M., F.O., H.A., S.D., G.D., W.H., K.A., K.T., K.K., G.G., B.A., N.I., N.R., N.N., S.A., S.K., S.E., B.B., P.E., D.N., B.W., P.T., B.A., W.M., Z-K.J., K.P., M.P., M.K., M.W.Z., M.W., M.L., M.Z., M.M., P.A., S.J., C-S.M., S.M., S.M., S.A., P.J., M.E., C.W., C.I., P.A., P.M., K.G., K.A., A.S., S.B., B.D., L-N.J., L.B., D.A., P-L.L., M.G., W.M., W.A., W.Ł., W.E., C.D., K.U., P.A., G.T., B.E., K.M., K.A., K.J., Ś.M., Ś.T., G.J., G.L., B.M., L-B.J., Ś.D., S.R., Ś.Ł., P.D., D-P.J., S.M., K.K., K.A., W.J., W.B., D.A., W.I., M.E., K.M., C.U., R-B.E., B.A., Z.B., Z.D., W.W., M.E., O.M., M.M., M.C., M.M., M.T., M.J., M.B., J.J., J.J., J.W., J.K., M.W., M.R., S.P., M.D., S.B., Z.M., Z.D., Z.K., P.R., P.M., W.F., R.I., S.B., P.M., W.Z., D.A., S.G., S.Z., S.P., D-S.A., S.S., P.J., T.G., T.E., P.J., P.R., O.M., O.A., M.J., S-M.B., D.K., T-P.K., G.M., R.K., M.M., M.I., D.W., C.T., P.Ł., Z.J., W.B., W.M., N.A., J.A., N.M., K.B., L.E., J.A., S.K., S.G., S.E., S.C., G.A., S.K., Ś.Z., S-K.A., S.J., S.A., S.J., S.A., S.R., G.K., S.S., W.E., W.P., S.K., S.G., B.H., B.H., S.R., S-W.B., S.K., K.B., K.L., Ś.B., U.A., N.L., K.M., K.J., Ż.B., K.J., L-S.R., K.S., K.M., T.J., P.P., P.J., K.M., K.Z., P.K., U.J., U.W., B-K.E., K.A., K.K., K.R., Ł.M., P.B., H.J., B.P., S.I., K.B., M.A., W.J., C.B., C.A., B.M., W.M., W.W., W.B., K.K., J.H., N.K., G.G., R-B., C.P., T.Z., B-G.E., P.T., P-M.A., M.T., B.M., B.B., P.T., P.M., P.D., W.M., W.J., D-B.M., S.P., U.I., B.M., K.M., Z.E., Z.H., Z.J., C.H., C.M., G.A., C.C., G.A., K.M., K.E., W.A., B.O., P.S., P.B., P.S., P.M., M.M., R.M., R.K., B.D., N.R., N.D., N.K., T.K., T.K., T.H., P.A., P.G., M.K., K-M.A., H.M., H.M., K.B., M.T., K.S., S.R., M.A., M.A., K.K., D.J., D.M., G.H., D.M., C.I., G.M., G.H., G.M., N.W., D.W., D.M., H.W., W.B., T.A., W.R., D.J., M.S., N.A., L.K., G.E., D-Z.A., W.A., C.J., G.W., G.S., G.M., J.M., J.H., W.M., W.Ł., W.M., W.E., B.M., B.S., G.E., W.Z., B.M., B.K., D.R., G.J., M-K.A., D.M., P.K., S.J., S.T., P.M., F-S.J., P.M., R.A., F-M.K., R.A., A.F., A.K., M.A., M.A., N.J., N.A., M.J., B.T., B.M., L.S., L.H., B.U., Ż.J., H-Ż.L., W.F., W.J., M.B., M.A., M.A., M.P., M.A., S.A., S.J., K.M., K.J., K.G., B.J., P.M., D.I., D.W., Z.A., P.M., P.E., J.J., J.U., K.A., B.A., B.A., D.A., K-B.M., S.H., R.W., K.B., R.M., K.M., C.E., C-S.D., P.G., M.W., O.U., M.S., M.K., W.J., L-S.E., L.Ł., L.J., K.M., P.A., S.J., S.E., N.E., B.T., B.K., M.T., Ś.U., T.E., T.R., S.W., S.R., G.E., K.T., B.B., K.H., K.R., W.M., W.Ł., W.E., K.R., K.M., K.J., S.J., J.M., J.T., K.K., M.I., K.I., K.M., T.T., F.S., M.A., F.P., G.S., G.M., G.T., K.M., D.M., G.P., G.J., G.B., F.H., O.M., A.I., N.H., W.P., O.R., N.B., A.M., K-Z.G., K.M., K.W., K.K., K.M., K.P., K.M., S.A., S.T., S.W., G.H., M.I., S.U., S.K., S.M., S-T.A., K.B., M.L., B.A., J.M., U.D., S.A., O.K., C.Ł., K.M., K.P., M.I., M.A., S.A., S.G., S.M., G.T., B.K., Ż.C., P.B., J.A., M-S.K., Ż.E., Ż.B., G.L., G.A., D.D., G.T., G.H., G.D., G.E., M.E., M.S., M.Z., C.M., K.M., M.S., D.A., S.T., O.K., M.M., Z.P., L.T., B-K.J., N.A., N.W., C.J., D-S.A., S.S., S.A., J.Z., J.A., J.D., P.G., K.M., K.P., O.M., O.B.,

O.R., S.J., M.A., W.J., C.J., C.J., K.A., K.B., M.Z., Ł.P., B.A., S.J., L.Z., M.M., C.A., C.F., M.T., M.S., S.M., J-C.I., M.J., M.G., dotyczącej:

1) 5) braku zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek,
2) wyrysowania drogi bezpośrednio pod oknami, schodami, płotami posesji, a w niektórych przypadkach swoim przebiegiem wymuszania wyburzeń implikując odszkodowania dla właścicieli działek, ze względu na:
   - wpływ projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości,
   - realizację zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego które spowodują konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne,
3) unikalnego na skalę miasta i aglomeracji śląskiej charakteru dzielnice Podlesie i Zarzecze, z uwagi na występującą tu unikalną faunę i florę., rezerwatu przyrody Gniotek, stanowiącego część lasów na terenie Podlesia,
4) sprzeczności dotyczącej planowania i rozwoju komunikacji drogowej służącej podniesieniu jakości życia i komunikacji mieszkańcom innych miast (Chorzowa, Rudy Śląskiej oraz Świętochłowic do Tychów) a nie interesom mieszkańców miasta Podlesia i Zarzecza i przedstawienia opracowań, w których mieszkańcy Podlesia i Zarzecza w sposób rzeczowy odnieśli się do pomysłu budowania tej obwodnicy oraz przedstawienia opracowań, analiz, potwierdzających zasadność budowy obwodnicy i jej wymiernych korzyści dla mieszkańców obu dzielnic i ich rozwoju,
6) potrzeby nowych inwestycji drogowych w newralgicznym miejscu, jakim jest skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską,
7) rażącego zagrożeniu racjonalnemu gospodarowaniu środkami publicznymi polskiego oraz unijnego podatnika, działaniom mającym znamiona niegospodarności i świadomych nadużyć,
8) nieuchwalania planu w zaproponowanym kształcie i skierowanie do ponownej analizy rozkładu dróg w dzielnicy z szerokim udziałem strony społecznej i niezależnym biurem projektowym.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1,5). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587).

Ad2). W sporządzanym planie przewiduje się drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Znaczna szerokość pasa terenu rezerwowanego pod drogę została przyjęta celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: jedną jezdnię dwupasową o parametrach przystosowanych do ruchu autobusów, chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy, pasy postojowe w pobliżu zabudowy usługowej oraz w miarę potrzeb jezdnie zbierająco-rozprowadzające, służące powiązaniu wjazdów bramowych i ulic dojazdowych, dzięki czemu ruch kołowy z tych ulic będzie włączany do planowanej drogi w odstępach zgodnych z wymaganiami przepisów o drogach publicznych, zapewniając bezpieczeństwo ruchu i nie ograniczając przepustowości jezdni.

- Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można prognozować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą.

- Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad3). W obszarze objętym granicami planu dla części 2 obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek nie występują obszary chronione wymienione w ustawie o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U.2015.1651 z późn. zm.). Las Gniotek położony jest poza obszarem objętym granicami planu dla części 2. Lasy podlegają ochronie ze względu na pełnione funkcje, określone w ustawie o lasach. Projekt planu sporządzony został zgodnie z ustaleniami Studium II edycja. Podlegał uzgodnieniom i opiniowaniu z właściwymi organami, w tym do spraw ochrony środowiska.

Ad4). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

- Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Ad6). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu, węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska".

Ad7). Przedmiot uwagi nie dotyczy zakresu ustaleń sporządzanego planu.

Ad8). Procedura formalno – prawna sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353). Prezydent Miasta, jako organ sporządzający w/w projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązany jest do prowadzenia procedury formalno – prawnej w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, czyli do wykonywania elementów tej procedury w ustalonej kolejności. Oznacza to, że ustawodawca jednoznacznie określił w ustawie, kiedy społeczność lokalna – mieszkańcy włączają się w sporządzenie projektu planu. Następuje to wpierw na wstępie prac planistycznych, poprzedzającym opracowanie projektu planu - kiedy Prezydent ma obowiązek zebrania i rozpoznania złożonych wniosków i po raz drugi - dopiero po opracowaniu projektu, uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy, w trakcie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu i organizowanej w tym czasie dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w planie. Ustawa nie przewiduje formuły dodatkowych konsultacji w ramach których, zainteresowane osoby miałyby się zaangażować w opracowanie projektu planu, przed zweryfikowaniem go przez organy właściwe do uzgodnień i opiniowania.

5. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 5, wniesionej przez TEMAT-KLACZAK Sp. jawna, dotyczącej:

1) umożliwienia pełnej relacji komunikacyjnej nieruchomości z drogą mającą przebieg od ul. Sandacza do ul. Niezapominajek – lewo i prawo skręty,

2) przeznaczenia terenów sąsiednich pod usługi z możliwością lokalizacji stacji paliw płynnych – zapis „obsługa transportu z dopuszczeniem stacji paliw" zapis KS+U, usługi handlu do 2000 m^2,

3) nieokreślaniu współczynnika intensywności zabudowy; nieokreślaniu współczynnika powierzchni biologicznie czynnej oraz współczynnika powierzchni zabudowy; uwzględnieniu zapisu o nieokreślaniu minimalnej powierzchni działki po podziale, nie wprowadzanie opłat planistycznych.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Regulacje dotyczące organizacji ruchu nie stanowią przedmiotu ustaleń planu określonego w art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Ad2). Tereny wskazane w uwadze położone są poza obszarem objętym planem w granicach określonych uchwałą nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011r. – część nr 2 obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek. Plan nie może określać przeznaczenia i sposobu zagospodarowania terenu nie będącego w jego granicach.

Ad3). Wymienione regulacje określa się w planie obowiązkowo zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778). Zgodnie z w/w przepisem, w planie określa się zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu , w tym maksymalną i minimalną intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym oraz stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4.

6. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 6, wniesionej przez W.P., P.M., P.B., P-W.P., B-K.M., C.I., C.J., Z.D., S-G.A., dotyczącej przesunięcia projektowanej drogi w kierunku południowym.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Konieczność utrzymania pasa terenu dla możliwości realizacji drogi zgodnie z przebiegiem przyjętym w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.).

Projektowana droga stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

7. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 7, wniesionej przez K.M., K.L., O.S., O.D., dotyczącej wzrostu hałasu komunikacyjnego oraz wystąpienia dodatkowych uciążliwości związanych z prowadzoną działalnością usługową UKP.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ochrona istniejącej zabudowy przed hałasem każdorazowo następować będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie tj. Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014.112), ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353). Mając na uwadze potencjalną możliwość oddziaływania projektowanej drogi na zabudowę chronioną przed hałasem – w projekcie planu dla 1 jezdni o 2 pasach ruchu ustalona została szerokość w liniach rozgraniczających 20m - celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy. Projekt planu uzyskał wymagane w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym opinie i uzgodnienia, w tym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach

8. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 8, wniesionej przez P.S., P.J., P.S., dotyczącej zmiany przebiegu projektowanej drogi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy 1KDZ-8KDZ. W procesie budowy dróg publicznych plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031)

9. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 9, wniesionej przez L.E., dotyczącej potrzeby realizacji drogi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Przedmiot pozostałej części uwagi nie dotyczy zakresu ustaleń planu określonego w przepisach ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

10. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 10, wniesionej przez M.K., M.A., dotyczącej:

1) 5)braku zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek,
2) potrzeby nowych inwestycji drogowych w newralgicznym miejscu, jakim jest skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską,
3) wyrysowania drogi bezpośrednio pod oknami, schodami, płotami posesji, a w niektórych przypadkach swoim przebiegiem wymuszania wyburzeń implikując odszkodowania dla właścicieli działek, ze względu na:
   - wpływ projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości,
   - realizację zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego które spowodują konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne,

4) unikalnego na skalę miasta i aglomeracji śląskiej charakteru dzielnice Podlesie i Zarzecze, z uwagi na występującą tu unikalną faunę i florę., rezerwatu przyrody Gniotek, stanowiącego część lasów na terenie Podlesia,

6) nieuchwalania planu w zaproponowanym kształcie i skierowanie do ponownej analizy rozkładu dróg w dzielnicy z szerokim udziałem strony społecznej i niezależnym biurem projektowym,

7) zakazu palenia paliwami stałymi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1,5). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587).

Ad2). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu, węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska".

Ad3). W sporządzanym planie przewiduje się drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Znaczna szerokość pasa terenu rezerwowanego pod drogę została przyjęta celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: jedną jezdnię dwupasową o parametrach przystosowanych do ruchu autobusów, chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy, pasy postojowe w pobliżu zabudowy usługowej oraz w miarę potrzeb jezdnie zbierająco-rozprowadzające, służące powiązaniu wjazdów bramowych i ulic dojazdowych, dzięki czemu ruch kołowy z tych ulic będzie włączany do planowanej drogi w odstępach zgodnych z wymaganiami przepisów o drogach publicznych, zapewniając bezpieczeństwo ruchu i nie ograniczając przepustowości jezdni.

- Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można prognozować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą.
- Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad4). W obszarze objętym granicami planu dla części 2 obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek nie występują obszary chronione wymienione w ustawie o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. 2015.1651 z późn. zm.). Las Gniotek położony jest poza obszarem objętym granicami planu dla części 2. Lasy podlegają ochronie ze względu na pełnione funkcje, określone w ustawie o lasach. Projekt planu sporządzony został zgodnie z ustaleniami „Studium…”- II edycja. Podlegał uzgodnieniom i opiniowaniu z właściwymi organami, w tym do spraw ochrony środowiska.

Ad6). Procedura formalno – prawna sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko” (Dz.U. 2016.353). Prezydent Miasta, jako organ sporządzający w/w projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązany jest do prowadzenia procedury formalno – prawnej w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, czyli do wykonywania elementów tej procedury w ustalonej kolejności. Oznacza to, że ustawodawca jednoznacznie określił w ustawie, kiedy społeczność lokalna – mieszkańcy włączają się w sporządzenie projektu planu. Następuje to wpierw na wstępie prac planistycznych, poprzedzającym opracowanie projektu planu - kiedy Prezydent ma obowiązek zebrania i rozpoznania złożonych wniosków i po raz drugi - dopiero po opracowaniu projektu, uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy, w trakcie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu i organizowanej w tym czasie dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w planie. Ustawa nie przewiduje formuły dodatkowych konsultacji w ramach których, zainteresowane osoby miałyby się zaangażować w opracowanie projektu planu, przed zweryfikowaniem go przez organy właściwe do uzgodnień i opiniowania.

Ad7). Ustalenia planu w tym zakresie pozostają bez zmian. Wydział Kształtowania Środowiska podtrzymał swoje stanowisko.

11. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 11, wniesionej przez E.R., E.D., dotyczącej zmiany przebiegu projektowanej drogi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja.

12. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 12, wniesionej przez O.A., O.M., dotyczącej braku zasadności drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach.

Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

Przedmiot pozostałej części uwagi nie dotyczy zakresu ustaleń planu określonego w przepisach ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

13. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 13, wniesionej przez K.W., K.A. M.W., dotyczącej braku zasadności drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach.

Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

Ochrona istniejącej zabudowy przed hałasem każdorazowo następować będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie tj. Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014.112), ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353). Mając na uwadze potencjalną możliwość oddziaływania projektowanej drogi na zabudowę chronioną przed hałasem – w projekcie planu dla 1 jezdni o 2 pasach ruchu ustalona została szerokość w liniach rozgraniczających 20m - celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy. Projekt planu uzyskał wymagane w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym opinie i uzgodnienia, w tym Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach.

Przedmiot pozostałej części uwagi nie dotyczy zakresu ustaleń planu określonego w przepisach ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

14. **Nie uwzględnić w całości uwag nr 14, 15, 16,** wniesionych przez Polską Izbę Ekologii, Porozumienie Związków Zawodowych „KADRA", Górniczą Izbę Przemysłowo-Handlową dotyczących §10 pkt 3 projektu planu.

Nie uwzględnia się w całości uwag z następującej przyczyny:

Ustalenia planu w tym zakresie pozostają bez zmian. Wydział Kształtowania Środowiska podtrzymał swoje stanowisko.

15. **Nie uwzględnić w całości uwagi nr 17,** wniesionej przez G.M., G.M., dotyczącej „Prognozy oddziaływania na środowisko" sporządzonej do projektu mpzp południowych dzielnic miasta Katowice –część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projekt planu wraz z prognozą uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska. Zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r.). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z dnia 28 listopada 2013 r. (znak WOOŚ.410.455.2013.RK1) oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach w piśmie z dnia 27 listopada 2013 r. (znak NS/NZ/522/50/13) zaopiniowali pozytywnie projekt miejscowego planu.

Na potrzeby sporządzanego projektu opracowane zostało „Opracowanie ekofizjograficznego dla dzielnic południowych miasta Katowice", luty 2012 r.

Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

16. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 18, wniesionej przez S-P.J., P.M., G-W.M., W.M., dotyczącej:

1) zasadności gospodarczo-społecznej oraz prawnej wpisania do mpzp drogi mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek,

2) „Prognozy oddziaływania na środowisko” sporządzonej do projektu mpzp południowych dzielnic miasta Katowice –część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek,

3) przeprowadzenia dokładnych badań terenowych,

4) sprzeczności projektu planu ze „Studium…”.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice” – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium...” – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Projekt planu uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym także w zakresie ochrony środowiska.

Ad2). Projekt planu wraz z prognozą uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska. Zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r.). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z dnia 28 listopada 2013 r. (znak WOOŚ.410.455.2013.RK1) oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach w piśmie z dnia 27 listopada 2013 r. (znak NS/NZ/522/50/13) zaopiniowali pozytywnie projekt miejscowego planu.

Ad3). Na potrzeby sporządzanego projektu planu analizę i ocenę środowiska przedmiotowego ternu miasta Katowice, przeprowadzono na podstawie dostępnych materiałów i opracowań w szczególności „Opracowania ekofizjograficznego dla dzielnic południowych miasta Katowice”, luty 2012 r.,

Ad4). Projekt planu stanowi element realizacji polityki przestrzennej w zakresie rozwoju komunikacji przyjętej w „Studium…” – II edycja, gdzie w rozdziale IX. Kierunki Rozwoju Transportu jako generalną zasadę rozwoju systemu transportowego przyjęto uzupełnienie brakujących odcinków układu drogowego, z priorytetem dla dróg tworzących układy obwodnicowe śródmieścia i dzielnic południowych, zapewniających usprawnienie powiązań pomiędzy dzielnicami (szczególnie pomiędzy północną i południową częścią miasta). Do głównych elementów układu drogowego (o znaczeniu dzielnicowym) wymagających budowy i/lub rozbudowy zaliczono m.in. w rejonie Piotrowic, Zarzecza, Podlesia, Kostuchny i Murcek: – *tzw. południowe obejście: połączenie ulic: Pstrągowej – Grota-Roweckiego – Kaskady – Rolniczej- Niezapominajek.*

17. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 19, wniesionej przez W.J., W.E., dotyczącej zmiany przebiegu projektowanej drogi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice” – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium...” – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy 1KDZ-8KDZ. W procesie budowy dróg publicznych plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031)

18. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 20, wniesionej przez Z.T., dotyczącej:

1) sprzeczności planowanego przebiegu drogi mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek z ustaleniami mpzp południowych dzielnic miasta Katowice (uchwała nr XXXVI/7337/05 z dnia 31.01.2005 r.),

2) wpływu na obniżenie atrakcyjności i wartości rynkowej nieruchomości znajdujących się w strefie negatywnego oddziaływania projektowanej drogi,

3) lokalizacji drogi tranzytowej o funkcji obwodnicy miasta,

4) zawarcie w planie konkretnych regulacji zapobiegających nadmiernej emisji hałasu do otoczenia.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. oraz wniosków do „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Korytarz planowanej w projekcie planu drogi KDZ stanowi kontynuację fragmentów drogi klasy KZ1/2 przyjętej ustaleniami miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonego w r. 2005.

W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad2). Jedną z istotnych cech rynkowych wpływających na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można prognozować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą. Realizacja zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego spowoduje konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne. Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność odpowiednio gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad3). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

Ad4). Mając na uwadze potencjalną możliwość oddziaływania projektowanej drogi na zabudowę chronioną przed hałasem – w projekcie planu dla 1 jezdni o 2 pasach ruchu ustalona została szerokość w liniach rozgraniczających 20m - celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy. Szczegółowe rozwiązania zawierać będzie projekt budowlany drogi. Wprowadzenie ograniczeń tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów dotyczących dróg publicznych i projektu organizacji ruchu.

19. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 21, wniesionej przez S.G. C-R.J., R.M., L.R., Ł.K., Ż.J., K.A., G.E., G.M., P.E., M.T., T.T., C.J., K.A., B.S., B-K.J., N.M., G.S., S.G., N.Ł., S.A., S.S., M.A., J.M., M.K., K.T., S.I., S.W., S.K., M.S., S.G., G.T., P.S., R.M., P.M., P.M., M.A., J.M., M-K.A., S.G., S.M., K.A., T.Ł., W.M., W.A., P.R., C.S., nazwisko nieczytelne K., C.A., C.J., K., T., O., M.D., P.M., O.A., O.M., O.M., O.M., M.A., M.K., C.M., C.A., nazwisko nieczytelne J., S.W., Z.E., W.J., F.J., M.J., B.T., B.K., M.T., S.A., K-S.M., S.M., S.P., T-M.K., W.J., Ż-W.E., S.W., K-B.M., B.T., S.G., S.J., K.K., M.M., Z.T., K.W., K.C., K.C., S.R., D.R., D.M., S.T., U.D., W.I., K.S., K.G., O.A., K.S., B.Z., K.E., K.B., T.E., B.M., Z.S., D.A., P.A., O-P.T., T.A., K.K., K.J., P.K., P.R., Ś-T.A., C.T., L.T., P.T., P.M., K.Ł., D-K.M., C.M., K.M., C.M., M.S., M.L., M.Z., Z.J., M.B., P.T., K.I., S.T., D.A., K.J., P.J., T.A., Z.K., D.A., K.P., Z.D., D.E., B.W., W.J., W.M., S.P., W.M.,

K.A., W.A., W.M., W.J., P.P., C.S., S-S.M., S.M., W.B., W.J., G.R., J.K., M.B., O.M., B.J., P.I., S.R., M.T., C.E., G.E., K.B., C.I., R-K.A., W.A., O.K., G.D., F.S., B.Ł., B.A., G.P., S.A., B.A., P.H., P.S., A.A., S.K., G.K., T.A., B.M., B.E., B.G., S.B., S.M., K.A., G.S., B.R., B.D., C.A., C.A., B.Z., L.E., C.J., G.J., P.B., T.S., C.J., K.I., K.M., K.J., K.E., F.A., P.T., B.J., N.R., K.M., T.E., D.M., K.G., K.P., K.S., K.P., S.A., S.K., S.C., P.R., U.K., K.D., M.D., U.K., U.J., U.A., Ż.U., M.S., M.T., G.G., B.B., K.Z., S.J., S.A., C.A., S.W., S.T., C.M., W.M., W.B., W.M., Ś.Ł., Ś.Z., Ś.M., Ś.E., K.K., W.B., W.M., P.M., B.A., B.T., P.K., W.M., W.M., K.M., Ż.B., M.B., G.G., D.A., G.C., S-K.A., Ł.J., L.A., S.E., C.A., L.R., S.E., K.P., S.J., K.M., B.A., S.A., J.D., K.P., C.J., B.B., B.Ł., W.S., W.U., B.R., B.J., B.M., B.B., B.R., B.B., B.G., B.E., B.J., B.C., B.J., S.P., C.K., S-K.S., S.E., S.B., S.L.,S.J., S.K., S.E., K.A., K.J., K.Ł., W.S., K.D., W.M., G-G.B., K.M., S.M., S.P., J.T., S.B., D-S.A., S.S., P.P., S.E., S.K., S.M., J.M., J.H., K.L., K.B., K.E., K.M., O.R., G.G., S.U., J.A., K.B., W.M., W.A., W.J., W.K., W.P., R.W., H.H., H.E., F.M., F.J., F.A., F.D., K.M., Ż.C., W.G., U.J., U.G., B.M., K.D., K.J., W.P., W.B., S.I., K.G., W.M., S.I., S.R., K.J., K.J., W.J., W.R., J.H., Z.L., F.D., F.H., dotyczącej:

1) 5)braku zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek,
2) wyrysowania drogi bezpośrednio pod oknami, schodami, płotami posesji, a w niektórych przypadkach swoim przebiegiem wymuszania wyburzeń implikując odszkodowania dla właścicieli działek, ze względu na:
   - wpływ projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości,
   - realizację zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego które spowodują konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne,
3) unikalnego na skalę miasta i aglomeracji śląskiej charakteru dzielnice Podlesie i Zarzecze, z uwagi na występującą tu unikalną faunę i florę., rezerwatu przyrody Gniotek, stanowiącego część lasów na terenie Podlesia,
4) sprzeczności planowania i rozwoju komunikacji drogowej służącej podniesieniu jakości życia i komunikacji mieszkańcom innych miast (Chorzowa, Rudy Śląskiej oraz Świętochłowic do Tychów) a nie interesom mieszkańców miasta Podlesia i Zarzecza i przedstawienia opracowań, w których mieszkańcy Podlesia i Zarzecza w sposób rzeczowy odnieśli się do pomysłu budowania tej obwodnicy oraz przedstawienia opracowań, analiz, potwierdzających zasadność budowy obwodnicy i jej wymiernych korzyści dla mieszkańców obu dzielnic i ich rozwoju,
6) potrzeby nowych inwestycji drogowych w newralgicznym miejscu, jakim jest skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską,
7) zakazu spalania paliw stałych.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1,5). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587).

Ad2). W sporządzanym planie przewiduje się drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Znaczna szerokość pasa terenu rezerwowanego pod drogę została przyjęta celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: jedną jezdnię dwupasową o parametrach przystosowanych do ruchu autobusów, chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy, pasy postojowe w pobliżu zabudowy usługowej oraz w miarę potrzeb jezdnie zbierająco-rozprowadzające, służące powiązaniu wjazdów bramowych i ulic dojazdowych, dzięki czemu ruch kołowy z tych ulic będzie włączany do planowanej drogi w odstępach zgodnych z wymaganiami przepisów o drogach publicznych, zapewniając bezpieczeństwo ruchu i nie ograniczając przepustowości jezdni.

- Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można prognozować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą.

- Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad3). W obszarze objętym granicami planu dla części 2 obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek nie występują obszary chronione wymienione w ustawie o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. 2015.1651 z późn. zm.). Las Gniotek położony jest poza obszarem objętym granicami planu dla części 2. Lasy podlegają ochronie ze względu na pełnione funkcje, określone w ustawie o lasach. Projekt planu sporządzony został zgodnie z ustaleniami Studium. Podlegał uzgodnieniom i opiniowaniu z właściwymi organami, w tym do spraw ochrony środowiska.

Ad4). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

- Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Ad6). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu, węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska".

Ad7) Ustalenia planu w tym zakresie pozostają bez zmian, Wydział Kształtowania Środowiska podtrzymał stanowisko.

20. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 22, wniesionej przez R.M., C-R.J., dotyczącej:

1) nie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych dzielnic Zarzecze i Podlesie,

2) naruszania planowanego przebiegu drogi mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek z ustaleniami mpzp południowych dzielnic miasta Katowice (uchwała nr XXXVI/7337/05 z dnia 31.01.2005 r.),

3) przedstawienia danych, prognoz, raportów dotyczących natężenia ruchu pojazdów w dzielnicach Zarzecze i Podlesie, z których wynikałaby konieczność budowy nowej drogi,

4) przedstawienia dokumentów, które uzasadniają i tłumaczą odstąpienia Miasta Katowice od realizacji zapisów mpzp z2005 r.,

5) przedstawienia szacunków dotyczących:

- pełnych kosztów budowy drogi,
- kosztów pozyskania (wykupu) gruntów,
- kosztów wypłaty odszkodowań (m.in. z tytułu utraty wartości nieruchomości).

6) przedstawienia szacunków dotyczących ruchu na nowej drodze (kierunki, natężenie, rodzaj pojazdów dopuszczonych do ruchu, ograniczenia prędkości, rodzaj skrzyżowania z ul. Grota-Roweckiego itd.).

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, Brynowa nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" - II edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu, węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska",

Ad2). W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. oraz wniosków do „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Korytarz planowanej w projekcie planu drogi KDZ stanowi kontynuację fragmentów drogi klasy KZ1/2 przyjętej ustaleniami miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonego w r. 2005.

W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad3). Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Ad4). Podstawowym dokumentem potwierdzającym konieczności opracowania projektu planu jest skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynikająca z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. oraz wniosków do „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Korytarz planowanej w projekcie planu drogi KDZ stanowi kontynuację fragmentów drogi klasy KZ1/2 przyjętej ustaleniami miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonego w r. 2005.

W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad5). Zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym do projektu planu została sporządzona prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36, zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki . związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy. Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu do publicznego wglądu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu.

Realizacja zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego spowoduje konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne. Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność odpowiednio gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad6). Dalszy przebieg procesu przygotowania i realizacji drogi, w tym zaprojektowanie rozwiązań technicznych należy do projektu budowlanego drogi. Wprowadzenie ograniczeń tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów dotyczących dróg publicznych i projektu organizacji ruchu, nie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

21. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 23, wniesionej przez R.W., B.A., dotyczącej:

1) zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi zbiorczej mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek bez kompletnych opracowań jakie skutki dla dzielnicy i miasta będzie miała budowa takiej drogi,
2) wyłożenia części 2 projektu bez równoczesnego wyłożenia części 1,
3) celu budowy drogi,
4) wykonania fachowych analiz i opracowań dających uzasadnienie dla zaplanowania drogi zbiorczej,
5) poszerzenia prognozy oddziaływania na środowisko załączonej do projektu uchwały o wyniki i analizę badań z zakresu jak w pkt. 4,
6) wpływu zapisów planu na owada objętego ścisłą ochroną gatunkową – zalotki,
7) opracowania jakie konsekwencje społeczne i ekonomiczne wywoła budowa obwodnicy miasta przez jedynie zielone tereny mieszkaniowe Katowic,
8) nie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych dzielnic Zarzecze i Podlesie,
9) przedstawienia i poddania pod konsultacje społeczne wariantowych propozycji skomunikowania południowych dzielnic Katowic zabezpieczających je jednocześnie przed ciężkim ruchem tranzytowym,
10) uszczegółowienie zapisu w projekcie planu o maksymalne szerokości pasa drogowego dla KDZ dla poszczególnych odcinków oraz określenie rodzaju skrzyżowań,
11) usunięcia z projektu zapisu o ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU oraz analizy jaki obszar straci na wartości w wyniku budowy drogi KDZ (hałas, wibracje, spaliny, bliskość budowy drogi, atrakcyjność lokalizacji nieruchomości), a który ewentualnie na tym zyska i zapisania tego w planie, odszkodowania za utratę wartości nieruchomości w przypadku uchwalenia planu.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1, 3, 4). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu. Projekt planu uzyskał niezbędne opinie i uzgodnienia w tym Marszałka województwa śląskiego. Celem sporządzenia planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy.

Ad2). Projekty planów stanowią odrębne procedury formalno – prawne. Projekt planu części 1 obejmującej przebieg drogi od ul Kościuszki do ul. Armii Krajowej znajduje się na etapie uzyskiwania zgody Ministra Środowiska na przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne, bez której nie mógł zostać wyłożony do publicznego wglądu.

Ad5, 6). Zakres sporządzonej Prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z: Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r) oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r.).

Ad7). Uwaga nie dotyczy zakresu projektu planu określonego w art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587),

Ad8). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, Brynowa nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska",

Ad9). Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy, która została przyjęta w ustaleniach „Studium…" . Wprowadzenie ograniczeń tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów dotyczących dróg publicznych i projektu organizacji ruchu.W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad10). W projekcie planu szerokość drogi przyjęta w liniach rozgraniczających wynosi 20m – 30m (zgodna z warunkami technicznymi) i jest określona dla poszczególnych jej odcinków, rodzaj skrzyżowań oraz szczegółowe rozwiązania w zakresie połączeń z układem dróg lokalnych i dojazdowych zawarty zostanie w projekcie budowlanym drogi.

Ad11). Wymienioną regulację dotycząca ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU, określa się w planie obowiązkowo zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) . Zgodnie z w/w przepisem, w planie określa się m.in. stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4. Zgodnie z art. 17 pkt. 5 do projektu planu została sporządzona prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36, zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki związane z art. 36. Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu. Realizacja zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego spowoduje konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne. Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność odpowiednio gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

22. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 24, wniesionej przez G.W., S.D., S-S.E., B.T., C.K., J.M., K.I., P.J., G.M., W.D., K.J., K-D.B., H.A., G.K., G.W., K-B.M., W.J., O.J., dotyczącej:

1) zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi zbiorczej mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek bez kompletnych opracowań jakie skutki dla dzielnicy i miasta będzie miała budowa takiej drogi,

2) wyłożenia części 2 (obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek) projektu bez równoczesnego wyłożenia części 1 (obejmującej przebieg drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej,

3) celu budowy drogi,

4) wykonania fachowych analiz i opracowań dających uzasadnienie dla zaplanowania drogi zbiorczej,

5) poszerzenia prognozy oddziaływania na środowisko załączonej do projektu uchwały o wyniki i analizę badań z zakresu jak w pkt. 4,

6) wpływu zapisów planu na owada objętego ścisłą ochroną gatunkową – zalotki,

7) opracowania jakie konsekwencje społeczne i ekonomiczne wywoła budowa obwodnicy miasta przez jedynie zielone tereny mieszkaniowe Katowic,

8) nie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych dzielnic Zarzecze i Podlesie,

9) przedstawienia i poddania pod konsultacje społeczne wariantowych propozycji skomunikowania południowych dzielnic Katowic zabezpieczających je jednocześnie przed ciężkim ruchem tranzytowym,

10) uszczegółowienie zapisu w projekcie planu o maksymalne szerokości pasa drogowego dla KDZ dla poszczególnych odcinków oraz określenie rodzaju skrzyżowań,

11) usunięcia z projektu zapisu o ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU oraz analizy jaki obszar straci na wartości w wyniku budowy drogi KDZ (hałas, wibracje, spaliny, bliskość budowy drogi, atrakcyjność lokalizacji nieruchomości), a który ewentualnie na tym zyska i zapisania tego w planie, odszkodowania za utratę wartości nieruchomości w przypadku uchwalenia planu.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1, 3, 4). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu. Projekt planu uzyskał niezbędne opinie i uzgodnienia w tym Marszałka województwa śląskiego. Celem sporządzenia planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy.

Ad2). Projekty planów stanowią odrębne procedury formalno – prawne. Projekt planu części 1 znajduje się na etapie uzyskiwania zgody Ministra Środowiska na przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne, bez której nie mógł zostać wyłożony do publicznego wglądu.

Ad5, 6). Zakres sporządzonej Prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z: Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r) oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r.).

Ad7). Uwaga nie dotyczy zakresu projektu planu określonego w art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587),

Ad8). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, Brynowa nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska".

Ad9). Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy, która została przyjęta w ustaleniach „Studium…" . Wprowadzenie ograniczeń tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów dotyczących dróg publicznych i projektu organizacji ruchu. W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad10). W projekcie planu szerokość drogi przyjęta w liniach rozgraniczających wynosi 20m – 30m (zgodna z warunkami technicznymi) i jest określona dla poszczególnych jej odcinków, rodzaj skrzyżowań oraz szczegółowe rozwiązania w zakresie połączeń z układem dróg lokalnych i dojazdowych zawarty zostanie w projekcie budowlanym drogi.

Ad11). Wymienioną regulację dotycząca ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU, określa się w planie obowiązkowo zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778). Zgodnie z w/w przepisem, w planie określa się m.in. stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4. Zgodnie z art. 17 pkt. 5 do projektu planu została sporządzona prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36, zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki związane z art. 36. Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu. Realizacja zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego spowoduje konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne. Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność odpowiednio gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

23. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 25, wniesionej przez B.W., B.J., dotyczącej:

1) zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi zbiorczej mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek bez kompletnych opracowań jakie skutki dla dzielnicy i miasta będzie miała budowa takiej drogi,

2) wyłożenia części 2 projektu bez równoczesnego wyłożenia części 1,

3) celu budowy drogi,

4) wykonania fachowych analiz i opracowań dających uzasadnienie dla zaplanowania drogi zbiorczej,

5) poszerzenia prognozy oddziaływania na środowisko załączonej do projektu uchwały o wyniki i analizę badań z zakresu jak w pkt. 4,

6) opracowania jakie konsekwencje społeczne i ekonomiczne wywoła budowa obwodnicy miasta przez jedynie zielone tereny mieszkaniowe Katowic,

7) nie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych dzielnic Zarzecze i Podlesie,

8) przedstawienia i poddania pod konsultacje społeczne wariantowych propozycji skomunikowania południowych dzielnic Katowic zabezpieczających je jednocześnie przed ciężkim ruchem tranzytowym,

9) uszczegółowienie zapisu w projekcie planu o maksymalne szerokości pasa drogowego dla KDZ dla poszczególnych odcinków oraz określenie rodzaju skrzyżowań,

10) usunięcia z projektu zapisu o ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU oraz analizy jaki obszar straci na wartości w wyniku budowy drogi KDZ (hałas, wibracje, spaliny, bliskość budowy drogi, atrakcyjność lokalizacji nieruchomości), a który ewentualnie na tym zyska i zapisania tego w planie, odszkodowania za utratę wartości nieruchomości w przypadku uchwalenia planu

11) przedłużenia czasu wyłożenia planu przed głosowaniem uchwały.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1, 3, 4). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu. Projekt planu uzyskał niezbędne opinie i uzgodnienia w tym Marszałka województwa śląskiego. Celem sporządzenia planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy.

Ad2). Projekty planów stanowią odrębne procedury formalno – prawne. Projekt planu części 1 znajduje się na etapie uzyskiwania zgody Ministra Środowiska na przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne, bez której nie mógł zostac wyłożony do publicznego wglądu.

Ad5). Zakres sporządzonej Prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z: Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r) oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r.).

Ad6). Uwaga nie dotyczy zakresu projektu planu określonego w art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587),

Ad7). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, Brynowa nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska",

Ad8). Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy, która została przyjęta w ustaleniach „Studium…" . Wprowadzenie ograniczeń tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów dotyczących dróg publicznych i projektu organizacji ruchu. W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad9). W projekcie planu szerokość drogi przyjęta w liniach rozgraniczających wynosi 20m – 30m (zgodna z warunkami technicznymi) i jest określona dla poszczególnych jej odcinków, rodzaj skrzyżowań oraz szczegółowe rozwiązania w zakresie połączeń z układem dróg lokalnych i dojazdowych zawarty zostanie w projekcie budowlanym drogi.

Ad10). Wymienioną regulację dotycząca ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU, określa się w planie obowiązkowo zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778). Zgodnie z w/w przepisem, w planie określa się m.in. stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4. Zgodnie z art. 17 pkt. 5 do projektu planu została sporządzona prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36, zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki związane z art. 36. Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu. Realizacja zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego spowoduje konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne. Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność odpowiednio gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad11). Procedura formalno – prawna sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko" (Dz.U. 2016.353). Prezydent Miasta, jako organ sporządzający w/w projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązany jest do prowadzenia procedury formalno – prawnej w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, czyli do wykonywania elementów tej procedury w ustalonej kolejności. Oznacza to, że ustawodawca jednoznacznie określił w ustawie, kiedy społeczność lokalna – mieszkańcy włączają się w sporządzenie projektu planu. Następuje to wpierw na wstępie prac planistycznych, poprzedzającym opracowanie projektu planu - kiedy Prezydent ma obowiązek zebrania i rozpoznania złożonych wniosków i po raz drugi - dopiero po opracowaniu projektu, uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy, w trakcie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu. Ustawa nie przewiduje formuły dodatkowych konsultacji w ramach których, zainteresowane osoby miałyby się zaangażować w opracowanie projektu planu.

24. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 26, wniesionej przez T.H., HdH.C.M., HdH.K., HdH.C.A., Ś-L.M., M.J., M.O., S-M.B., M.J., B.W., B.J., T.M., K-T.M., T.M., Ł.R., B.T., B.A., B.J., B.A., Ś.B., dotyczącej:

1) zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi zbiorczej mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek bez kompletnych opracowań jakie skutki dla dzielnicy i miasta będzie miała budowa takiej drogi,
2) wyłożenia części 2 projektu bez równoczesnego wyłożenia części 1,
3) celu budowy drogi,
4) wykonania fachowych analiz i opracowań dających uzasadnienie dla zaplanowania drogi zbiorczej,
5) poszerzenia prognozy oddziaływania na środowisko załączonej do projektu uchwały o wyniki i analizę badań z zakresu jak w pkt. 4,
6) opracowania jakie konsekwencje społeczne i ekonomiczne wywoła budowa obwodnicy miasta przez jedynie zielone tereny mieszkaniowe Katowic,
7) nie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych dzielnic Zarzecze i Podlesie,
8) przedstawienia i poddania pod konsultacje społeczne wariantowych propozycji skomunikowania południowych dzielnic Katowic zabezpieczających je jednocześnie przed ciężkim ruchem tranzytowym,
9) uszczegółowienie zapisu w projekcie planu o maksymalne szerokości pasa drogowego dla KDZ dla poszczególnych odcinków oraz określenie rodzaju skrzyżowań,
10) wpływu zapisów planu na owada objętego ścisłą ochroną gatunkową – zalotki,

11) nie uwzględnienia w sposób zadowalający wpływu planowanego terenu na wartości przyrodnicze.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1, 3, 4). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu. Projekt planu uzyskał niezbędne opinie i uzgodnienia w tym Marszałka województwa śląskiego. Celem sporządzenia planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy.

Ad2). Projekty planów stanowią odrębne procedury formalno – prawne. Projekt planu części 1 obejmującej przebieg drogi od ul. Kościuszki do Armii Krajowej znajduje się na etapie uzyskiwania zgody Ministra Środowiska na przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne, bez której nie mógł zostać wyłożony do publicznego wglądu.

Ad5,10,11). Zakres sporządzonej Prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z: Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r) oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r.) a następnie w procedurze sporządzani planu miejscowego projekt planu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, uzyskał pozytywna opinię bez uwag. Szczegółowe rozwiązania, w tym w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego nie są rozstrzygane w planie miejscowym. Następuje to w trakcie procedury wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację drogi, przeprowadzonej w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ad6). Uwaga nie dotyczy zakresu projektu planu określonego w art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587),

Ad7). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, Brynowa nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska",

Ad8). Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy, która została przyjęta w ustaleniach „Studium…" . Wprowadzenie ograniczeń tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów dotyczących dróg publicznych i projektu organizacji ruchu. W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad9). W projekcie planu szerokość drogi przyjęta w liniach rozgraniczających wynosi 20m – 30m (zgodna z warunkami technicznymi) i jest określona dla poszczególnych jej odcinków, rodzaj skrzyżowań oraz szczegółowe rozwiązania w zakresie połączeń z układem dróg lokalnych i dojazdowych zawarty zostanie w projekcie budowlanym drogi.

25. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 27, wniesionej przez T.H., HdH.C.M., HdH.K., HdH.C.A., Ś.J.J., M.J., M.O., B.W., B.J., T.M., K-T.M., T.M., Ł.R., B.T., B.A., B.J., B.A., Ś.B., dotyczącej:

1) zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi zbiorczej mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek bez kompletnych opracowań jakie skutki dla dzielnicy i miasta będzie miała budowa takiej drogi,
2) wyłożenia części 2 projektu bez równoczesnego wyłożenia części 1,
3) celu budowy drogi,
4) wykonania fachowych analiz i opracowań dających uzasadnienie dla zaplanowania drogi zbiorczej,
5) poszerzenia prognozy oddziaływania na środowisko załączonej do projektu uchwały o wyniki i analizę badań z zakresu jak w pkt. 4,
6) opracowania jakie konsekwencje społeczne i ekonomiczne wywoła budowa obwodnicy miasta przez jedynie zielone tereny mieszkaniowe Katowic,
7) nie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych dzielnic Zarzecze i Podlesie,
8) przedstawienia i poddania pod konsultacje społeczne wariantowych propozycji skomunikowania południowych dzielnic Katowic zabezpieczających je jednocześnie przed ciężkim ruchem tranzytowym,
9) uszczegółowienie zapisu w projekcie planu o maksymalne szerokości pasa drogowego dla KDZ dla poszczególnych odcinków oraz określenie rodzaju skrzyżowań,
10) wpływu zapisów planu na owada objętego ścisłą ochroną gatunkową – zalotki,
11) nie uwzględnienia w sposób zadowalający wpływu planowanego terenu na wartości przyrodnicze,
12) usunięcia z projektu zapisu o ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU oraz analizy jaki obszar straci na wartości w wyniku budowy drogi KDZ (hałas, wibracje, spaliny, bliskość budowy drogi, atrakcyjność lokalizacji nieruchomości), a który ewentualnie na tym zyska i zapisania tego w planie, odszkodowania za utratę wartości nieruchomości w przypadku uchwalenia planu.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1, 3, 4). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu. Projekt planu uzyskał niezbędne opinie i uzgodnienia w tym Marszałka województwa śląskiego. Celem sporządzenia planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy.

Ad2). Projekty planów stanowią odrębne procedury formalno – prawne. Projekt planu części 1 obejmującej przebieg drogi od ul. Kościuszki do Armii Krajowej znajduje się na etapie uzyskiwania zgody Ministra Środowiska na przeznaczenie gruntów leśnych na cele nieleśne, bez której nie mógł zostac wyłożony do publicznego wglądu.

Ad5, 10, 11). Zakres sporządzonej Prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z: Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r) oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r. wpływ do BOM: 05.09.2011r.).

Ad6). Uwaga nie dotyczy zakresu projektu planu określonego w art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587),

Ad7). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, Brynowa nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska",

Ad8). Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy, która została przyjęta w ustaleniach „Studium…" . Wprowadzenie ograniczeń tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów dotyczących dróg publicznych i projektu organizacji ruchu. W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad9). W projekcie planu szerokość drogi przyjęta w liniach rozgraniczających wynosi 20m – 30m (zgodna z warunkami technicznymi) i jest określona dla poszczególnych jej odcinków, rodzaj skrzyżowań oraz szczegółowe rozwiązania w zakresie połączeń z układem dróg lokalnych i dojazdowych zawarty zostanie w projekcie budowlanym drogi.

Ad12). Wymienioną regulację dotycząca ustanowieniu 20% opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości dla obszaru MNU, określa się w planie obowiązkowo zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778). Zgodnie z w/w przepisem, w planie określa się m.in. stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4. Zgodnie z art. 17 pkt. 5 do projektu planu została sporządzona prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36, zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki związane z art. 36. Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu. Realizacja zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego spowoduje konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne. Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność odpowiednio gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

26. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 28, wniesionej przez G.M., G.M., dotyczącej:

1) przedstawienia prognozy skutków finansowych uchwalenia mpzp,
2) zaniechana realizacji drogi, ze względu na negatywną ocenę tego projektu w ramach prognozy oddziaływania na środowisko,
3) zaniechania wytyczania nowej drogi w sytuacji, gdy prognozy ruchu np. cytowane w studium (2012 r.) zakładają do roku 2020 i 2030 w zasadzie nierosnące minimalne natężenie ruchu komunikacji indywidualnej (samochodów) na istniejących obecnie ul. Kamieńska, Grota, Kaskady, (zał. studium – komunikacja indywidualna 2020).,
4) przyciągania ruchu tranzytowego.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu do publicznego wglądu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu, została opracowana zgodnie z art. 17 pkt. 5 z, zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki z uwzględnieniem art. 36 oraz związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy.

Ad2). Prognoza nie stwierdza, że niemożliwe jest ograniczenie nadmiernych skutków oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

Zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r.). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z dnia 28 listopada 2013 r. (znak WOOŚ.410.455.2013.RK1) oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach w piśmie z dnia 27 listopada 2013 r. (znak NS/NZ/522/50/13)zaopiniowali pozytywnie projekt miejscowego planu.

Ad3). Na potrzeby planu zagospodarowania przestrzennego opracowane zostało „Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego". W raporcie został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. Ponadto w ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu, które zweryfikowało prognozy zamieszczone w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.).

Ad4). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

27. **Nie uwzględnić w całości** uwag nr 29, 30, wniesionych przez T.Ł., W.M., dotyczącej:

1) braku zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek,
2) wyrysowania drogi bezpośrednio pod oknami, schodami, płotami posesji, a w niektórych przypadkach swoim przebiegiem wymuszania wyburzeń implikując odszkodowania dla właścicieli działek,
3) wpływu projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości,
4) realizacji zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego które spowodują konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne,
5) unikalnego na skalę miasta i aglomeracji śląskiej charakteru dzielnice Podlesie i Zarzecze, z uwagi na występującą tu unikalną faunę i florę., rezerwatu przyrody Gniotek, stanowiącego część lasów na terenie Podlesia,
6) sprzeczności planowania i rozwoju komunikacji drogowej służącej podniesieniu jakości życia i komunikacji mieszkańcom innych miast (Chorzowa, Rudy Śląskiej oraz Świętochłowic do Tychów) a nie interesom mieszkańców miasta Podlesia i Zarzecza,
7) przedstawienia opracowań, w których mieszkańcy Podlesia i Zarzecza w sposób rzeczowy odnieśli się do pomysłu budowania tej obwodnicy oraz przedstawienia opracowań, analiz, potwierdzających zasadność budowy obwodnicy i jej wymiernych korzyści dla mieszkańców obu dzielnic i ich rozwoju,
8) potrzeby nowych inwestycji drogowych w newralgicznym miejscu, jakim jest skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską,
9) rażącego zagrożeniu racjonalnemu gospodarowaniu środkami publicznymi polskiego oraz unijnego podatnika, działaniom mającym znamiona niegospodarności i świadomych nadużyć,
10) nieuchwalania planu w zaproponowanym kształcie i skierowanie do ponownej analizy rozkładu dróg w dzielnicy z szerokim udziałem strony społecznej i niezależnym biurem projektowym,
11) §10 pkt 3 projektu planu (*ustalenie zasad dotyczących infrastruktury zaopatrzenia w ciepło*).

Nie uwzględnia się w całości uwag z następującej przyczyny:

Ad1). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587).

Ad2). W sporządzanym planie przewiduje się drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Znaczna szerokość pasa terenu rezerwowanego pod drogę została przyjęta celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: jedną jezdnię dwupasową o parametrach przystosowanych do ruchu autobusów, chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy, pasy postojowe w pobliżu zabudowy usługowej oraz w miarę potrzeb jezdnie zbierająco-rozprowadzające, służące powiązaniu wjazdów bramowych i ulic dojazdowych, dzięki czemu ruch kołowy z tych ulic będzie włączany do planowanej drogi w odstępach zgodnych z wymaganiami przepisów o drogach publicznych, zapewniając bezpieczeństwo ruchu i nie ograniczając przepustowości jezdni.

Ad3). Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można szacować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą.

Ad4). Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad5). W obszarze objętym granicami planu dla części 2 obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek nie występują obszary chronione wymienione w ustawie o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. 2015.1651 z późn. zm.). Las Gniotek położony jest poza obszarem objętym granicami planu dla części 2. Lasy podlegają ochronie ze względu na pełnione funkcje, określone w ustawie o lasach. Projekt planu sporządzony został zgodnie z ustaleniami Studium. Podlegał uzgodnieniom i opiniowaniu z właściwymi organami, w tym do spraw ochrony środowiska.

Ad6). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

Ad7). Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Ad8). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu, węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska".

Ad9). Przedmiot uwagi nie dotyczy zakresu ustaleń sporządzanego planu.

Ad10). Procedura formalno – prawna sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko" (Dz.U. 2016.353). Prezydent Miasta, jako organ sporządzający w/w projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązany jest do prowadzenia procedury formalno – prawnej w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, czyli do wykonywania elementów tej procedury w ustalonej kolejności. Oznacza to, że ustawodawca jednoznacznie określił w ustawie, kiedy społeczność lokalna – mieszkańcy włączają się w sporządzenie projektu planu. Następuje to wpierw na wstępie prac planistycznych, poprzedzającym opracowanie projektu planu - kiedy Prezydent ma obowiązek zebrania i rozpoznania złożonych wniosków i po raz drugi - dopiero po opracowaniu projektu, uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy, w trakcie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu i organizowanej w tym czasie dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w planie. Ustawa nie przewiduje formuły dodatkowych konsultacji w ramach których, zainteresowane osoby miałyby się zaangażować w opracowanie projektu planu, przed zweryfikowaniem go przez organy właściwe do uzgodnień i opiniowania.

Ad11). Ustalenia planu w tym zakresie pozostają bez zmian, Wydział Kształtowania Środowiska podtrzymał stanowisko.

28. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 31, wniesionej przez S.A., T.M., K.K, dotyczącej sprzeciwu w sprawie budowy drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Działka wymieniona w uwadze położona jest poza obszarem objętym granicami sporządzanego planu dla części 2 obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek. Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

29. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 32, wniesionej przez B.A., dotyczącej planowanej inwestycji w postaci drogi przecinającej ul. Stellera i biegnącej m.in. wzdłuż działek 3845/84, 3846/84, 3847/84 (3 KDZ).

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Działki wymienione w uwadze położone są poza obszarem objętym granicami sporządzanego planu dla części 2 obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek. Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

30. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 33, wniesionej przez Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska, dotyczącej:

1) sporządzenia prognozy niezgodnie z ustaleniami art. 51 ust. 2 pkt 2 i 3 oraz art. 52 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko" (Dz.U. 2016.353)

2) sporządzenia inwentaryzacji przyrodniczej,

3) zakresu sporządzanej prognozy oddziaływania na środowisko.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Projekt planu wraz z prognozą uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska. Zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r.). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z dnia 28 listopada 2013 r. (znak WOOŚ.410.455.2013.RK1) oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach w piśmie z dnia 27 listopada 2013 r. (znak NS/NZ/522/50/13)zaopiniowali pozytywnie projekt miejscowego planu.

Ad2). Sporządzenia inwentaryzacji przyrodniczej, ponieważ na potrzeby sporządzanego projektu opracowane zostało „Opracowanie ekofizjograficznego dla dzielnic południowych miasta Katowice", luty 2012 r.

Ad3). Zakres sporządzonej Prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej dla potrzeb planu został określony przez RDOŚ, a następnie w procedurze sporządzani planu miejscowego projekt planu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, uzyskał pozytywna opinię bez uwag. Szczegółowe rozwiązania, w tym w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego nie są rozstrzygane w planie miejscowym. Następuje to w trakcie procedury wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację drogi, przeprowadzonej w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

31. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 34, wniesionej przez K.M., dotyczącej:

1) stwierdzenie konieczności dokonania zmian w przedstawionym do uchwalenia projekcie mpzp z uwzględnieniem jako podstawy złożonych uwag w oparciu o art. 19. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

2) nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego,

3) klasy drogi Z, która powinna spełniać wymagania, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,

4) braku bezpośredniego połączenia z DK nr 81 ul. Kościuszki, a więc nie będzie mogła być wykorzystana do wjazdu na obszar Zarzecza z tej drogi,

5) pominięcia interesu prawnego właścicieli nieruchomości, przez która miałaby przebiegać przedmiotowa trasa,

6) rozbudowy i modernizacja dróg lokalnych znajdujących się w przedmiotowych dzielnicach (np. ich poszerzenie – w miejscach, w których obecnie mijanie się pojazdów jest utrudnione).

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Czynność ta w trakcie procedury sporządzania planu zarezerwowana jest wyłącznie do kompetencji Rady Miasta Katowice, w trakcie sesji.

Ad2). Projektowana droga ma służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

Ad3). Nie występuje sprzeczność ustaleń projektu planu z cytowanym przepisem odrębnym. Rodzaj drogi ustalono w §15 ust.1 pkt 1 projektu planu: przeznaczenie podstawowe terenu KDZ droga publiczna klasy „zbiorcza" KDZ , o minimalnej szerokości 20m -30m w liniach rozgraniczających, ilość pasów ruchu ustalono w §15 ust.1 pkt 4 i 5 projektu planu: droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu (2X3,5m). Ostateczne rozgraniczenie pasa drogowego, z uwzględnieniem wszystkich niezbędnych elementów budowlanych następuje w trakcie wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację drogi przeprowadzonej w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ad4). Projekt planu dla drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek stanowi część 2 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki - Staszic" sporządzanego związku z uchwałą Nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011 r. Zgodnie z § 3 w/w uchwały opracowanie i uchwalenie miejscowego może następować odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru. Projektowana droga dla części 2 ma zapewnione połączenie z DK 81 poprzez projektowaną drogę stanowiącą część 1 obejmującą drogę od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej w/w planu miejscowego.

Ad5). Do projektu planu została sporządzona prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36, zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki związane z art. 36. Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu do publicznego wglądu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu. Realizacja zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego spowoduje konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne. Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ad6). Uwaga nie dotyczy ustaleń planu w granicach kreślonych uchwałą nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r. – część nr 2 obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek. Plan nie może określać sposobu zagospodarowania terenu nie będącego w jego granicach.

32. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 35, wniesionej przez Stowarzyszenie na rzecz Zrównoważonego Rozwoju Dzielnicy Podlesie w Katowicach, dotyczącej:

1) zamrożenia prac nad planem,

2) uzupełnienie planu lub równoczesne wydanie dokumentu towarzyszącego z wiążącym harmonogramem wykupów i realizacji, z podaniem źródła finansowania inwestycji oraz wpływu projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości,

3) wykreślenia zapisu o spalaniu paliw stałych z pozostawieniem 80 % sprawności kotłów. Uważamy też, ze zbędny i dyskryminujący jest podział na osoby fizyczne i firmy.

4) uzupełnienia planu o zabezpieczenia z zakresu inżynierii ruchu, eliminujące ciężki ruch tranzytowy przez mieszkalne dzielnice południowe.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy 1KDZ-8KDZ. W procesie budowy dróg publicznych plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ad2). Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587), który nie przewiduje zamieszczania w nim innych ustaleń, w tym np. dotyczących harmonogramu wykupów i realizacji inwestycji oraz podania źródła ich finansowania. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego. Zgodnie z art. 17 pkt. 5 do projektu planu została sporządzona prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36 oraz zawierająca m.in. prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki. związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy. Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu do publicznego wglądu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu. Miasto realizując zadania własne musi przejąć (wykupić) nieruchomości przeznaczone pod drogi i inne lokalne cele publiczne.

Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej.

Ad3). Ustalenia planu w tym zakresie pozostają bez zmian, Wydział Kształtowania Środowiska podtrzymał swoje stanowisko.

Ad4). Zakres ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego określony jest w art. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003r. (Dz. U. 2003.164.1587). Zgodnie z aktualnym orzecznictwem sądów administracyjnych i rozstrzygnięciami organu nadzoru nie wprowadza się do tekstu planu ustaleń wykraczających poza materie planowania przestrzennego. Uwaga nie może być uwzględniona ponieważ wprowadzenie ograniczenia tonażu samochodów ciężarowych oraz elementów wyposażenia jezdni i rozwiązań organizacji ruchu odbywa się na podstawie przepisów odrębnych i projektu organizacji ruchu.

33. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 36, wniesionej przez S.K., W.M., W.M., dotyczącej:

1) braku zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek,
2) wyrysowania drogi bezpośrednio pod oknami, schodami, płotami posesji, a w niektórych przypadkach swoim przebiegiem wymuszania wyburzeń implikując odszkodowania dla właścicieli działek,
3) wpływu projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości,
4) realizacji zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego które spowodują konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne,
5) unikalnego na skalę miasta i aglomeracji śląskiej charakteru dzielnice Podlesie i Zarzecze, z uwagi na występującą tu unikalną faunę i florę., rezerwatu przyrody Gniotek, stanowiącego część lasów na terenie Podlesia,
6) sprzeczności planowania i rozwoju komunikacji drogowej służącej podniesieniu jakości życia i komunikacji mieszkańcom innych miast (Chorzowa, Rudy Śląskiej oraz Świętochłowic do Tychów) a nie interesom mieszkańców miasta Podlesia i Zarzecza,
7) przedstawienia opracowań, w których mieszkańcy Podlesia i Zarzecza w sposób rzeczowy odnieśli się do pomysłu budowania tej obwodnicy oraz przedstawienia opracowań, analiz, potwierdzających zasadność budowy obwodnicy i jej wymiernych korzyści dla mieszkańców obu dzielnic i ich rozwoju,
8) potrzeby nowych inwestycji drogowych w newralgicznym miejscu, jakim jest skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską,
9) rażącego zagrożeniu racjonalnemu gospodarowaniu środkami publicznymi polskiego oraz unijnego podatnika, działaniom mającym znamiona niegospodarności i świadomych nadużyć,
10) nieuchwalania planu w zaproponowanym kształcie i skierowanie do ponownej analizy rozkładu dróg w dzielnicy z szerokim udziałem strony społecznej i niezależnym biurem projektowym,

11) zmiany przebiegu projektowanej drogi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.). W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587).

Ad2). W sporządzanym planie przewiduje się drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Znaczna szerokość pasa terenu rezerwowanego pod drogę została przyjęta celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: jedną jezdnię dwupasową o parametrach przystosowanych do ruchu autobusów, chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy, pasy postojowe w pobliżu zabudowy usługowej oraz w miarę potrzeb jezdnie zbierająco-rozprowadzające, służące powiązaniu wjazdów bramowych i ulic dojazdowych, dzięki czemu ruch kołowy z tych ulic będzie włączany do planowanej drogi w odstępach zgodnych z wymaganiami przepisów o drogach publicznych, zapewniając bezpieczeństwo ruchu i nie ograniczając przepustowości jezdni.

Ad3). Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można prognozować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą.

Ad4). Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad5). W obszarze objętym granicami planu dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, nie występują obszary chronione wymienione w ustawie o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. 2015.1651 z późn. zm). Las Gniotek położony jest poza obszarem objętym granicami planu dla części 2. Lasy podlegają ochronie ze względu na pełnione funkcje, określone w ustawie o lasach. Projekt planu sporządzony został zgodnie z ustaleniami Studium. Podlegał uzgodnieniom i opiniowaniu z właściwymi organami, w tym do spraw ochrony środowiska.

Ad6). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

Ad7). Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Ad8). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu, węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska".

Ad9). Przedmiot uwagi nie dotyczy zakresu ustaleń sporządzanego planu.

Ad10). Procedura formalno – prawna sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko" (Dz.U. 2016.353). Prezydent Miasta, jako organ sporządzający w/w projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązany jest do prowadzenia procedury formalno – prawnej w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, czyli do wykonywania elementów tej procedury w ustalonej kolejności. Oznacza to, że ustawodawca jednoznacznie określił w ustawie, kiedy społeczność lokalna – mieszkańcy włączają się w sporządzenie projektu planu. Następuje to wpierw na wstępie prac planistycznych, poprzedzającym opracowanie projektu planu - kiedy Prezydent ma obowiązek zebrania i rozpoznania złożonych wniosków i po raz drugi - dopiero po opracowaniu projektu, uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy, w trakcie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu i organizowanej w tym czasie dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w planie. Ustawa nie przewiduje formuły dodatkowych konsultacji w ramach których, zainteresowane osoby miałyby się zaangażować w opracowanie projektu planu, przed zweryfikowaniem go przez organy właściwe do uzgodnień i opiniowania.

Ad11). Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach „Studium…" - II edycja. Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Korytarz planowanej w projekcie planu drogi KDZ stanowi kontynuację fragmentów drogi klasy KZ1/2 przyjętej ustaleniami miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonego w r. 2005.

W procesie budowy dróg publicznych należy zauważy, że plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

Ponadto przytoczone argumenty nie rozstrzygają o naruszaniu zasad sporządzania planu oraz nie zawierają odnoszeń do przepisów które miałyby być naruszane konkretnymi ustaleniami planu.

34. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 37, wniesionej przez A.-P. A., K.G., K.D., dotyczącej:

1) wyrysowania drogi bezpośrednio pod oknami, schodami, płotami posesji, a w niektórych przypadkach swoim przebiegiem wymuszania wyburzeń implikując odszkodowania dla właścicieli działek,

2) wpływu projektowanej drogi na spadek wartości nieruchomości,

3) realizacji zadań związanych z budową dróg stanowiących inwestycje celu publicznego które spowodują konieczność wypłacenia odszkodowania za grunty prywatne,

4) unikalnego na skalę miasta i aglomeracji śląskiej charakteru dzielnice Podlesie i Zarzecze, z uwagi na występującą tu unikalną faunę i florę., rezerwatu przyrody Gniotek, stanowiącego część lasów na terenie Podlesia,

5) sprzeczności planowania i rozwoju komunikacji drogowej służącej podniesieniu jakości życia i komunikacji mieszkańcom innych miast (Chorzowa, Rudy Śląskiej oraz Świętochłowic do Tychów) a nie interesom mieszkańców miasta Podlesia i Zarzecza,

6) przedstawienia opracowań, w których mieszkańcy Podlesia i Zarzecza w sposób rzeczowy odnieśli się do pomysłu budowania tej obwodnicy oraz przedstawienia opracowań, analiz, potwierdzających zasadność budowy obwodnicy i jej wymiernych korzyści dla mieszkańców obu dzielnic i ich rozwoju,

7) potrzeby nowych inwestycji drogowych w newralgicznym miejscu, jakim jest skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską

8) braku zasadności wpisywania do planu miejscowego drogi, mającej połączyć ul. Sandacza i Niezapominajek.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). W sporządzanym planie przewiduje się drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Znaczna szerokość pasa terenu rezerwowanego pod drogę została przyjęta celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: jedną jezdnię dwupasową o parametrach przystosowanych do ruchu autobusów, chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy, pasy postojowe w pobliżu zabudowy usługowej oraz w miarę potrzeb jezdnie zbierająco-rozprowadzające, służące powiązaniu wjazdów bramowych i ulic dojazdowych, dzięki czemu ruch kołowy z tych ulic będzie włączany do planowanej drogi w odstępach zgodnych z wymaganiami przepisów o drogach publicznych, zapewniając bezpieczeństwo ruchu i nie ograniczając przepustowości jezdni.

Ad2). Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym ich wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, w tym dostęp do drogi publicznej. Z tego względu można szacować, że uchwalenie planu w sposób znaczący przyczyni się do wzrostu wartości cen nieruchomości w obszarze sąsiadującym z projektowaną drogą.

Ad3). Grunty w liniach rozgraniczających dróg publicznych, zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przechodzą z mocy prawa na własność gminy z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 4 wydaje organ, który wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wysokości odszkodowania, jeśli nie dojdzie do jego uzgodnienia w drodze negocjacji, ustala się i wypłaca według zasad i trybu obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości. Odszkodowanie wypłaca właściwy organ.

Ad4). W obszarze objętym granicami planu dla części 2 nie występują obszary chronione wymienione w ustawie o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. 2015.1651 z późn. zm.). Las Gniotek położony jest poza obszarem objętym granicami planu dla części 2. Lasy podlegają ochronie ze względu na pełnione funkcje, określone w ustawie o lasach. Projekt planu sporządzony został zgodnie z ustaleniami Studium. Podlegał uzgodnieniom i opiniowaniu z właściwymi organami, w tym do spraw ochrony środowiska.

Ad5). Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

Ad6). Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanej drogi zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach, ale możliwość pełnego wykorzystania przeznaczonych pod zabudowę terenów. Trasa planowanej drogi zapewnia bardzo korzystną obsługę tych dzielnic: przebiega pośrodku urbanizujących się obszarów, spinając promienisty układ istniejących dróg pełniących obecnie funkcję dróg zbiorczych. Zminimalizuje i odciąży to ruch na drogach lokalnych i dojazdowych, przy wzroście liczby użytkowników istniejącego układu, gdzie istniejące budynki mieszkaniowe zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze.

Ad7). Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowanie ulic Kościuszki i Armii Krajowej, przebudowy szlaku dróg 73 Pułku Piechoty z ul. Murckowską nie jest objęte ustaleniami projektu planu. W celu rozwiązania problemów komunikacyjnych, w mieście a tym samym w w/w rejonie opracowano Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice II Edycja, gdzie jako inwestycję priorytetową, z potrzebą realizacji wyraźnie wcześniejszą niż do roku 2020, określono przebudowę ulicy Kościuszki (od wysokości wylotu ul. Żurawiej) – Kolejowej – 73 Pułku Piechoty, jako drogi krajowej nr 81 (wraz z realizacją węzła na Giszowcu, węzła "Kościuszki – Armii Krajowej" i węzła na skrzyżowaniu ulic Kościuszki - Kolejowa) oraz odcinka DK 86 od węzła "Kolista" do węzła "Murckowska".

Ad8). Zasadność zarówno przebiegu drogi, jak i jej klasy funkcjonalnej (zbiorcza) wynikają z potrzeb obsługi zabudowy, jaka może być zlokalizowana na terenie dzielnic południowych, zgodnie z polityką przestrzenną uchwaloną przez Radę Miasta Katowice w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r.), W obszarze, który ma obsługiwać planowana droga zbiorcza, dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Skala terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja wynika z wniosków mieszkańców składanych do planu dzielnic południowych sporządzonego w 2005 r. wniosków do „Studium..." – II edycja oraz wniosków do sporządzanego obecnie planu. We wnioskach podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Istniejący układ drogowy dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie, już obecnie jest dysfunkcyjny i nie nadaje się do rozbudowy bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach. Wraz z rozwojem zabudowy narasta obciążenie ruchem istniejących ulic zapewniających powiązania pomiędzy dzielnicami i ze śródmieściem. Ulice Grota Roweckiego, ciągi Kamieńska - Pstrągowa, Słonecznikowa - Bukszpanowa, wypełniają funkcje dróg zbiorczych posiadając parametry co najwyżej dróg lokalnych. Nie mają one możliwości dalszej rozbudowy, a przewidywanie obciążenie ruchem w najbliższych latach wzrośnie. Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wyprzedzająca realizacja planowanych dróg zbiorczych jest zatem niezbędna - warunkuje bowiem nie tylko prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego i możliwość rozwinięcia komunikacji publicznej w rozwijających się dzielnicach. Wskazany w „Studium…" II edycja przebieg oraz klasa planowanej drogi uległy skorygowaniu i uściśleniu w dostosowaniu do skali sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (1:1000).

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Nie przewiduje się nadania planowanej drodze charakteru tranzytowego. Ma ona służyć poprawnemu skomunikowaniu rozwijających się osiedli w dzielnicach Zarzecze i południowej części Podlesia z ul. Kościuszki oraz dalej z zachodnią obwodnicą miasta, do włączenia do Autostrady A4.

35. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 38, wniesionej przez M.G., M.M., dotyczącej przebiegu drogi w bliskiej odległości od domu składającego uwagę.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

W sporządzanym planie przewiduje się drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu. Mając na uwadze potencjalną możliwość oddziaływania projektowanej drogi na zabudowę – w projekcie planu dla 1 jezdni o 2 pasach ruchu ustalona została szerokość w liniach rozgraniczających 20m - celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy.

36. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 39, wniesionej przez S.-P. J., W.M., dotyczącej nieuwzględnieniu w sporządzonej prognozie zakresu określonego w piśmie RDOŚ.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projekt planu wraz z prognozą uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska. Zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.411.107.2011.RK1 z dnia 30 sierpnia 2011r. oraz Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach (pismo nr NS/NS/522/24/11 z dnia 31 sierpnia 2011r.). Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z dnia 28 listopada 2013 r. (znak WOOŚ.410.455.2013.RK1) oraz Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach w piśmie z dnia 27 listopada 2013 r. (znak NS/NZ/522/50/13)zaopiniowali pozytywnie projekt miejscowego planu.

Zakres sporządzonej Prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej dla potrzeb planu został określony przez RDOS, a następnie w procedurze sporządzani planu miejscowego projekt planu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, uzyskał pozytywna opinię bez uwag.

37. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 40, wniesionej przez P.R., dotyczącej zasadności budowy drogi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projekt planu jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice –II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.). Stanowi ważne powiązanie komunikacyjne, w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, zarówno w obszarach przeznaczonych pod zabudowę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dzielnic południowych uchwalonym w r. 2005, jak i poza tymi obszarami - na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, a przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego. Celem planu jest zabezpieczenie terenu dla pasa drogowego planowanej ulicy 1KDZ-8KDZ. W procesie budowy dróg publicznych plan miejscowy nie stanowi podstawy prawnej podjęcia budowy żadnej drogi publicznej, sprawy te reguluje niezależnie od planu ustawa z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji z zakresu dróg publicznych (Dz.U. 2015.2031).

§ 2. Drugie wyłożenie do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w dniach od 12.11.2015 r. do 10.12.2015 r.:

W projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego ponownie wyłożonym do publicznego wglądu, uwzględnia się zmiany wynikające z przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami, związane z uwagami wniesionymi podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu:

· zmieniono granice obszaru objętego planem ograniczając je wyłącznie do części obejmującej projektowany przebieg drogi oraz skrócono jej zasięg do ul. Rolniczej,

· zmieniono klasę drogi publicznej ze „zbiorczej" KDZ na „lokalną" KDL,

· w liniach rozgraniczających projektowanej drogi wyznaczono miejsca skrzyżowań z istniejącymi drogami i ustalono ich przeznaczenie jako skrzyżowania dróg publicznychKDs,

· utrzymano minimalną szerokość drogi 20m w liniach rozgraniczających z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań,

· uzupełniono ustalenia projektu planu o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,

- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,

- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,

- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,

- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m)

1. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 1, wniesionej przez P.W., M.P., B.P., P.P.- W., M.B.-K., I.C., J.C., D.Z., A.S.-G., dotyczącej:

1) korekty planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga na odcinku 4KDL pomiędzy ulicą pomorskiego a ulicą Kaskady w taki sposób, aby droga przebiegała możliwie najdalej od już istniejących domów położonych przy ulicy Piwonii, co pozwoli to zminimalizować szkodliwy wpływ drogi na mieszkańców (hałas, spaliny, drgania, kurz) oraz skutki ekonomiczne związane uniemożliwieniem korzystania z nieruchomości w dotychczasowy sposób lub w sposób zgodny z przeznaczeniem. Składający uwagę wnioskują o przesunięcie projektowanej drogi w kierunku południowym, co pozwoli ominąć położone przy ulicy Piwonii domy mieszkalne oznaczone numerami 36A, 36B, 36C, 38 i 40,

2) skutków wybudowania drogi w sposób przedstawiony w projekcie MPZP obejmujących według składających uwagę: Konieczność wyburzenia domu mieszkalnego o nr 38, uniemożliwienie korzystania z nieruchomości zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem w odniesieniu do ogrodów znajdujących się na działkach 949/47, 1704/47, 1705/47 (zniszczenie starego sadu owocowego), 2223/47, 2224/47, 2222/47, 2618/47, 2619/47, uniemożliwi korzystania z nieruchomości w sposób planowany w odniesieniu do:

- domu położonego na działce 2223/47, którego wszystkie pomieszczenia przeznaczone na stały pobyt ludzi (sypialnie, gabinet, salon) oraz taras znalazłyby się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi,
- domu położonego na działce 2224/47, którego pomieszczenia przeznaczone są na stały pobyt ludzi oraz taras znalazłyby się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi domu położonego na działce 2222/47, którego wszystkie pomieszczenia przeznaczone na stały pobyt ludzi i taras znalazłyby się w sąsiedztwie drogi,
- działek 2616/47 i 2617/47 na których budowa domu nie byłaby możliwa.

Nie uwzględnia się w całości uwag z następującej przyczyny:

Ad1). Uwaga dotycząca korekty przebiegu drogi na odcinku 4KDL nie może zostać uwzględniona, ponieważ w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium, wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice –II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.). Wprowadzenie znaczących korekt do jej przebiegu wymagałoby przeprowadzenia zmiany Studium w tym zakresie.

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Ad2). Uwaga dotycząca przewidywanych skutków wybudowania drogi w sposób przedstawiony w projekcie MPZP nie może zostać uwzględniona, ponieważ nie dotyczy zakresu projektu planu określonego w art.15 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587), który nie przewiduje zamieszczania w nim innych ustaleń, w tym np. przewidywanych skutków ekonomicznych. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego.

Natomiast, Prezydent sporządzając projekt planu zobowiązany jest zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym do sporządzenia prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36.

Taka prognoza została na potrzeby w/w projektu planu opracowana, zgodnie z zakresem określonym w §11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i obejmuje prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki, na które składają się:

a) wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należądo zadań własnych gminy (w tym inwestycji z zakresu komunikacji),

b) wykupy nieruchomości związane z realizacją inwestycji, które należą do zadań własnych gminy,

c) odszkodowania wynikające z potencjalnych roszczeń na podstawie z art. 36 ust. 1 – 3, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

d) inne.

Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu do publicznego wglądu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu.

Proponuje się nieuwzględnienie uwagi dotyczącej możliwości zabudowy posiadanej działki uzyskanej warunkami zabudowy i decyzją na działce 2616/47.

Uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy stanowi wstępna fazę procesu inwestycyjnego i nie uprawnia do realizacji inwestycji, gdyż takie uprawnienie wynika dopiero z ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. Z przepisu z art.65 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wynika, że organ, który wydał decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli dla tego terenu uchwalono plan miejscowy, którego ustalenia są inne niż w wydanej decyzji. W przypadku uzyskania przez wnoszącego uwagę ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę przed wejściem w życie niniejszego planu miejscowego – składający uwagę nabędzie praw na podstawie art. 36 ustawy.

Proponuje się nieuwzględnienie uwagi dotyczącej działek o numerach 2222/47, 2223/47 i 2224/47 w zakresie sprzeczności projektu planu z rozstrzygnięciem uwagi do Projektu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego - II edycja, zgłoszonej w marcu 2010 r., która nie została uwzględniona, ale została opatrzona informacją, że w/w działki znajdują się wśród tych, które nie leżą na trasie, które nie leżą na trasie planowanej drogi ani nie sąsiadują z nią, ponieważ nie dotyczy zakresu projektu planu określonego w art.15 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z projektem rysunku planu przez działki o numerach 2222/47 i 2224/47 nie przebiega projektowana droga lokalna 4KDL, natomiast działka nr 2223/47 jest styczna z linią rozgraniczającą w/w drogę.

2. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 3, wniesionej przez E.L.-S., dotyczącej:

1) przebiegu planowanej drogi przez działki o numerach: 286, 287, 288, 1873/275 (obręb 0014 Zarzecze), które stanowią część gospodarstwa rolnego i są źródłem utrzymania rodziny, a planowana droga przetnie wszystkie te działki w poprzek i tym samym uniemożliwi ich uprawę (teren 3KDL) i przesunięcia planowanej drogi w projekcie, tak, aby mieściła się w granicach działek 288 i końcem działki 1873/275 z pominięciem działek 286 i 287,

2) przewidywanych skutków ekonomicznych uchwalenia planu.

Nie uwzględnia się w całości uwag z następującej przyczyny:

Ad1). Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium,. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.). Wprowadzenie znaczących korekt do jej przebiegu wymagałoby przeprowadzenia zmiany Studium w tym zakresie.

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Ad2). W zakresie przewidywanych skutków ekonomicznych uchwalenia planu. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego.

Natomiast, Prezydent sporządzając projekt planu zobowiązany jest zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym do sporządzenia prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36.

Taka prognoza została na potrzeby w/w projektu planu opracowana, zgodnie z zakresem określonym w §11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i obejmuje prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki, na które składają się:

a) wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy (w tym inwestycji z zakresu komunikacji),
b) wykupy nieruchomości związane z realizacją inwestycji, które należą do zadań własnych gminy,
c) odszkodowania wynikające z potencjalnych roszczeń na podstawie z art. 36 ust. 1 – 3, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
d) inne.

Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu do publicznego wglądu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu.

3. **Nie uwzględnić w całości** uwag nr 4, 5, 6, 8, 9 wniesionych przez R.W., J.W., J.P., A.P., A.D., J.D., A.N., Z.D., K.D., M.M., R.M., J.D., A.D., K.S., K.P., U.K., H.S., H.S., A.M., B.O., E.O., J.W., w których właściciele działek o nr 2386/117 nr 2389/117, nr 2388/117 w Katowicach Podlesiu oraz właściciele działek przy ul. Rolniczej w Katowicach Podlesiu, nie wyrażają zgody na przebieg planowanej drogi (oznaczonej symbolem 4KDL) przez ich nieruchomości oraz właściciele działki nr 2387/117 nie wyrażają zgody na przebieg planowanej drogi (oznaczonej symbolem 4KDL oraz symbolem 4KDs) przez ich nieruchomość.

Nie uwzględnia się w całości uwag z następującej przyczyny:

Ad1). Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych – obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę Nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg.

W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Ponadto zgodnie z art. 35 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym cyt. „Tereny, których przeznaczenie plan miejscowy zmienia, mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z tym planem, chyba że w planie ustalono inny sposób ich tymczasowego zagospodarowania".

4. **Nie uwzględnić w całości** uwag nr 7, 19 wniesionej przez J.W., dotyczących:

1) ingerencji w prawo własności nieruchomości położonej przy ul. Sandacza 55, działki nr 2358/8 oraz 2359/8 przez planowaną drogę, co spowoduje znaczne zakłócenia w dotychczasowym zamieszkiwaniu w/w posesji, powstanie problemów z wyjazdami z posesji i powzięcie kroków w celu przygotowania i uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego z uwzględnieniem mojego interesu prawnego,
2) wyłożony projekt nie jest zgodny ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Katowice. Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego Rysunek nr 1, Projekt – wersja do wyłożenia do publicznego wglądu,
3) zaplanowana droga nie spełnia elementarnych standardów wygody i spokoju dotychczasowych mieszkańców, plan nie zapewnia wymagań ładu przestrzennego rodzących obowiązek przestrzegania norm estetycznych i poziomu hałasu na otoczenie,
4) opracowania i przedstawienia mieszkańcom docelowego projektu planowanych dróg w dzielnicy Zarzecze w tym, pokazanie sposobu połączenia planowanej drogi z drogą krajową nr 81 (ul. Kościuszki) lub z innymi drogami,
5) lokalizowania ronda na skrzyżowaniu ulic Sandacza – Pstrągowa (1KDs) jako bezcelowego z uwagi na to, że droga kończy się (lub zaczyna) pod linią wysokiego napięcia przy ul. Sandacza , bez dalszych połączeń.

Nie uwzględnia się w całości uwag z następującej przyczyny:

Ad1). Ponieważ w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składającego uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.). Wprowadzenie znaczących korekt do jej przebiegu wymagałoby przeprowadzenia zmiany Studium w tym zakresie.

Nieruchomości objęte uwagą położone są zgodnie ze „Studium …" – II edycja w obszarze MJ – dla którego podstawowe kierunki zmian w przeznaczeniu terenu obejmują zabudowę mieszkaniową jednorodzinną oraz jako kierunki zgodne z podstawowymi na cele: dróg publicznych lokalnych i dojazdowych, dróg wewnętrznych, publicznych placów. W związku z powyższym w obszarze MJ zawiera się także istniejąca ulica Sandacza, przy której położone są wymienione w uwadze nieruchomości.

Z nieruchomości objętych uwagą jedynie działka nr 2358/8 w niewielkim fragmencie objęta jest linią rozgraniczającą teren o przeznaczeniu 1KDs, w którym zawiera się część istniejącej ul. Sandacza, (ale także ul. Pstrągowej i ul. Eichendorffa) dla której ustalono jako przeznaczenie podstawowe skrzyżowanie drogi publicznej, a parametry skrzyżowania drogi publicznej ustalono jako jednopoziomowe skanalizowane, w tym w formie ronda.

Projektowana klasa techniczna drogi „lokalna" nie zmienia warunków w zakresie obsługi istniejącymi wjazdami na posesje.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2015 r. 460 z późn. zm.) przez zjazd rozumieć należy połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednocześnie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), wprowadziło podział zjazdów na zjazd publiczny i indywidualny, przy czym zjazd publiczny został zdefiniowany jako zjazd określony przez zarządcę drogi co najmniej do jednego obiektu, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza lub działalność o charakterze publicznym. Jak wynika z art. 29 ustawy o drogach publicznych budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu. Gmina nie ma uprawnień do regulowania w drodze ustaleń zawartych w planie miejscowym miejsc lokalizacji zjazdów. Takie uprawnienia zostały przypisane zarządcy drogi, w myśl przepisu art. 29 ustawy o drogach publicznych.

Wobec powyższego stanu faktycznego nie nastąpi zmiana w dotychczasowym sposobie obsługi w/w nieruchomości.

Ad2). W projekcie planu wyłożonym do publicznego wglądu linie rozgraniczające tereny oznaczone symbolami KDL i KDs zawierają się granicach wyznaczonych Studium obszarów oznaczonych na rysunku Studium w skali 1:10 000 „Kierunki zagospodarowania przestrzennego" jako KDZ, MJ, MN, ZE, Rm.

Dla w/w obszarów podstawowe kierunki zmian w przeznaczeniu terenu, o których mowa w tekście Studium w części II, w Rozdziale 2, §1 pt."Kierunki przeznaczenia terenów - ustalenia ogólne", pkt. 1 obejmują:

- KDZ obszary dróg publicznych (w klasie Z),
- MJ - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna,
- MN- zabudowa mieszkaniowa niska,
- ZE – obszary zieleni o funkcji przyrodniczo- ekologicznej,
- Rm- obszary rolne- rezerwy rozwojowe na cele zabudowy mieszkaniowej,

oraz jako kierunki zgodne z podstawowymi w obszarach MN, MJ, ZE Rm na cele: „dróg publicznych lokalnych i dojazdowych, dróg wewnętrznych, publicznych placów" ,o których mowa w tekście Studium, w części II, Rozdziale 2; §2 pt. „Wytyczne dotyczące określania przeznaczenia terenów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego" w pkt. 1.2 lit.b.

Ponadto w Rozdziale IX tekstu Studium pt. "Kierunki rozwoju transportu", w §2 „Transport indywidualny – kierunki rozwoju układu drogowego" w pkt.6 przyjęto, że cyt. „Wskazane powyżej przebiegi, klasy i okresy realizacji planowanych dróg mogą ulec skorygowaniu (uściśleniu) na dalszych etapach prac analitycznych i realizacyjnych, w tym poprzez opracowanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego".

Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną (w skali 1:1000) w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium,. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

W związku z powyższym projekt planu wyłożony do publicznego wglądu wypełnia warunek zgodności z ustaleniami przyjętego uchwałą nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012 r., „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" – II edycja w zakresie ustaleń wynikających z §2 pkt.2 w/w uchwały - załącznik nr 2: tekst Studium część 2 - Kierunki zagospodarowania przestrzennego oraz pkt. 3 w/w uchwały- załącznik nr 3: rysunek Studium nr 1 - Kierunki zagospodarowania przestrzennego.

Ad3). W projekcie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wymagania dotyczące zachowania ładu przestrzennego zostały zawarte w ustaleniach projektu planu w §5 i ze względu na przywołane w uwadze normy estetyczne, obejmuje następujące ustalenia:

1) zakaz lokalizowania urządzeń i tablic reklamowych w obrębie obszarów przestrzeni publicznych, o których mowa w §7,
2) dopuszcza się umieszczanie elementów systemu informacji miejskiej,
3) nakaz zachowania następujących wysokości:
   a) obiektów małej architektury - nie więcej niż 3,5 m,
   b) elementów wyposażenia miejskiego - nie więcej niż 5,0 m.

Ponadto dla planowanej drogi zostało w projekcie planu ustalonych w §7 szereg wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych, w tym zapewniających wygodne z niej korzystanie.

W projekcie wyłożonym do publicznego wglądu, dla poprawy lokalnych warunków akustycznych prewencyjnie nakazano zagospodarowanie zielenią powierzchni nieutwardzonych (§6 pkt. 1). Ponadto w planie wprowadzono, w §13 ust. 1 pkt 5 nakazy lokalizacji w granicach terenów KDL, obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m oraz dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m, zapewniając tym samym niezbędny dystans od pasa drogowego.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.410.467.2015.RK1 z dnia 19.10.2015r.), Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo nr NS-NZ.743.195.2015 z dnia 16.10.2015 r. oraz przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo NS/NZ/522/29/15 z dnia 19.10.2015 r.).

Ad4). Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Do publicznego wglądu zostały wyłożone części obejmujące:

- przebieg drogi od ul. Kościuszki (DK 81) do ul. Armii Krajowej,
- przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej.

Planowana droga w części przebiegu drogi od ul. Kościuszki (DK 81) do ul. Armii Krajowej łączy się z planowana drogą od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej w terenie oznaczonym symbolem 1KDL poprzez skrzyżowanie, które zlokalizowane jest w korytarzu drogi od ul. Kościuszki (DK 81) do ul. Armii Krajowej i oznaczone symbolem 3KDs (pod linią wysokiego napięcia).

Ad5). Zgodnie z ustaleniami projektu planu wyłożonego do publicznego wglądu zawartymi w §12 ust. 1 pkt 3 ustalono parametry skrzyżowania drogi publicznej 1KDs (ulic Sandacza – Pstrągowa) jako skrzyżowanie – jednopoziomowe skanalizowane, w tym w formie ronda, co oznacza wyłącznie, że ustalenia planu nie przesądzają o typie tego skrzyżowania.

5. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 10, wniesionej przez G.S., K. A, F.A., A. R., A.R., D.J., A.B., M.S., M.S., A.J., J.P., G.S., M.G., K.J., T.B., A.B., A.D-Z., A.W., J.S., M.S-S., B.K., A.M-K., M.W., M.P., M.M.T., W.O., P.W., J.W., M.W., M. W., B.W., A.K., Ł.K., J.J., J.W., M.M., A.A., A.M.D., B.G., J.W., J.W., M.G., M. G., A.D., R. P., J. P., G. K., D.K., H.C., C.C, M.C., M.Ł., Stowarzyszenie na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju Południowych Dzielnic Katowic, H.K., Z.K., T.P., P.J. P.J., E. S., P.S. J.S., E.W., M.P., M.M., K.M., L.H.-Ż., J.Ż., D.K.-Z., J.M., A. O., M. O., H. S., J.S., dotyczącej:

1) rozszerzenia granic przedmiotowego planu zagospodarowania przestrzennego, na cały obszar obejmujący dzielnice, przez które przebiega planowana droga,

2) przyjęcia koncepcji procedury planistycznej (opracowania planu w częściach),uchwalenia wybiórczego planu zagospodarowania przestrzennego tylko dla samej drogi bez sporządzenia planu całościowego dla obszaru objętego oddziaływaniem drogi:

   - prowadzi do pozbawienia mieszkańców dzielnic, przez która ma przebiegać planowana droga, ochrony przed inwestycjami, które mogą negatywnie oddziaływać na nieruchomości przez nich zamieszkałe lub stanowiące ich własność,
   - otwiera możliwości realizowania inwestycji, która nie będą zgodne z założeniami Studium. O ile bowiem Rada Miasta jest związana ustaleniami tegoż Studium przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, o tyle jego ustalenia nie mogą stanowić przeszkody do wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego, która jest konieczna w przypadku braku planu miejscowego, co otwiera potencjalnym inwestorom możliwość lokowania na terenach sąsiednich różnego rodzaju inwestycji, które nie były uwzględniane przez osoby, które wcześniej nabyły lub wybudowały domy w okolicy,
   - narusza interesy oraz narusza zasadę wzbudzania zaufania do organów państwa,

3) przyjęcie koncepcji sporządzenia w/w projektu uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego tylko i wyłącznie dla jednej drogi przebiegającej przez tereny nieobjęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego stanowi wyraz nieprawidłowej polityki przestrzennej miasta Katowice naruszającej zasady określone w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

4) procedura sporządzania oraz projektowania niniejszego planu narusza fundamentalną zasadę udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, wyrażoną w art. 1 i 2 punkt 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Przyjęcie w 2011 roku uchwały X/151/11 oraz jednoczesne przystąpienie do sporządzenia projektu tylko na planowaną drogę skutkuje ograniczeniem możliwości efektywnego udziału społeczeństwa w procedurze planistycznej. Zastosowana przez miasto Katowice procedura, a wiec najpierw uchwała o przystąpieniu do sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego obejmująca obszary całych dzielnic, przez które ma przebiegać droga, a

następnie opracowanie projektu tylko i wyłącznie dla drogi prowadzi do istotnego naruszenia uprawnień mieszkańców tych dzielnic w zakresie możliwości składania uwag na etapie uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego,

5) ponownego sporządzenia rzetelnej i kompletnej prognozy oddziaływania na środowisko, uwzględniającej rzeczywiste oddziaływanie planowanej drogi na środowisko,

6) dokonanie szczegółowej analizy wzrostu emisji hałasu,

7) dokonanie szczegółowej analizy wpływu planowanej inwestycji na dewastację walorów krajobrazowych południowych dzielnic Katowic.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1) Rada Miasta Katowice stwierdziła zasadność przystąpienia do sporządzenia planu i podjęła uchwałę Nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (zgodnie z art. 14 ust. 1 i 2 ustawy dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz. U. z 2016 r., poz. 778).

Zgodnie z § 3 w/w Uchwały opracowanie i uchwalenie miejscowego planu może następować odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru.

W związku z powyższym przyjęto, że w ramach pierwszego etapu zostaną opracowane i uchwalone plany miejscowe, których celem będzie zabezpieczenie podstawowych elementów projektowanego układu komunikacyjnego w obszarze dzielnic południowych, w tym plan dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej.

Opracowanie planu odrębnie dla poszczególnych fragmentów obszaru obejmującego ok. 2758ha, nie narusza przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z art. 15 ust.2 pkt 1 w planie miejscowym określa się obowiązkowo przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania.

Zgodnie z deklaracją Prezydenta Miasta zawartą w piśmie z sierpnia 2014 r. realizacja drogi ma nastąpić dopiero po opracowaniu kompleksowych planów dla poszczególnych dzielnic.

Ad2) Uwaga dotycząca przewidywanych skutków wybudowania drogi dla terenów sąsiednich, położonych poza obszarem objętym granicami projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, nie może zostać uwzględniona, ponieważ nie dotyczy zakresu ustaleń projektu planu określonego w art.15 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w granicach planu będącego przedmiotem wyłożenia.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587), który nie przewiduje zamieszczania w nim innych ustaleń, w tym np. przewidywanych skutków ekonomicznych. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego.

Natomiast, Prezydent sporządzając projekt planu zobowiązany jest zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, do sporządzenia prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36.

Taka prognoza została na potrzeby w/w projektu planu opracowana, zgodnie z zakresem określonym w §11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i obejmuje prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki, na które składają się:

- wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy (w tym inwestycji z zakresu komunikacji),
- wykupy nieruchomości związane z realizacją inwestycji, które należą do zadań własnych gminy,
- odszkodowania wynikające z potencjalnych roszczeń na podstawie z art. 36 ust. 1 – 3, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- inne.

Zgodnie z obowiązującym prawem postępowanie administracyjne w sprawie ustalenia warunków zabudowy na terenach, na których brak jest planu można zawiesić na czas nie dłuższy niż 9 miesięcy od dnia złożenia wniosku o ustalenie warunków zabudowy.

Uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy stanowi wstępną fazę procesu inwestycyjnego i nie uprawnia do realizacji inwestycji, gdyż takie uprawnienie wynika dopiero z ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. Decyzja o warunkach zabudowy nie kształtuje też sposobu wykonywania prawa własności.

Z przepisu z art.65 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wynika, że organ, który wydał decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli dla tego terenu uchwalono plan miejscowy, którego ustalenia są inne niż w wydanej decyzji.

W przypadku uzyskania przez wnoszącego uwagę ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę przed wejściem w życie niniejszego planu miejscowego – składający uwagę nabędzie praw na podstawie art.36.

Z powyższego wynika, że ustawodawca dopuszcza sytuację, w której postanowienia planu miejscowego dokonują innych ustaleń niż te, które wynikają z wydanych przed jego uchwaleniem decyzji o warunkach zabudowy.

Ad3) Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Przedmiotem wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Sandacza, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie tego planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej wyłożonego do publicznego wglądu, ustalono drogę publiczną klasy „lokalna" KDL.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie planów zagospodarowania przestrzennego, następuje w ramach władztwa planistycznego – zadań własnych gminy, wynikających z art. 3 ust.1 i art. 4 ust.1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Treść planów miejscowych może prowadzić także do ograniczenia sposobu wykonywania prawa własności (art.6 ust.1 i art.36 w/w ustawy).

Projekt planu został opracowany zgodnie z zakresem wynikającym z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Projekt planu uzyskał wszystkie wymagane prawem opinie i uzgodnienia.

Ad4) Procedura formalno – prawna sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko" (Dz.U. 2016.353).

Prezydent Miasta, jako organ sporządzający w/w projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązany jest do prowadzenia procedury formalno – prawnej w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, czyli do wykonywania elementów tej procedury w ustalonej kolejności. Oznacza to, że ustawodawca jednoznacznie określił w ustawie, kiedy społeczność lokalna – mieszkańcy włączają się w sporządzenie projektu planu. Następuje to wpierw na wstępie prac planistycznych, poprzedzającym opracowanie projektu planu – kiedy Prezydent ma obowiązek zebrania i rozpoznania złożonych wniosków i po raz drugi – dopiero po opracowaniu projektu, uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy.

Zgodnie z obowiązującym trybem formalno-prawnym wynikającym z art. 17 pkt 1 Prezydent Miasta Katowice ogłosił o przystąpieniu do sporządzenia planu. Ogłoszenie zamieszczono:

- w prasie lokalnej - Dzienniku Zachodnim w dniu 22 sierpnia 2011 r., z wyznaczonym terminem składnia wniosków do 30.09.2011 r.,
- na stronie internetowej miasta Katowice www.Katowice.eu w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) w zakładce Planowanie Przestrzenne – Ogłoszenia Planowania Przestrzennego. Ponadto informacja o przystąpieniu do sporządzania planu umieszczana jest na dostępnej na stronie miasta Mapie Katowic – Internetowe mapy Systemu Informacji Przestrzennej Katowic - w zakładce mpzp,
- na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta.

Po opracowaniu projektu planu oraz uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy zgodnie z art. 17 pkt 11 Prezydent Miasta Katowice ogłosił o wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu. Ogłoszenie zamieszczono:

- w prasie lokalnej - Dzienniku Zachodnim w dniu 3 listopada 2015 r., z wyznaczonym terminem składnia uwag do 30.12.2015 r.,
- na stronie internetowej miasta Katowice www.Katowice.eu w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) w zakładce Planowanie Przestrzenne – Ogłoszenia Planowania Przestrzennego,
- na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta.

W dniu 23 listopada 2015 r. w Wydziale Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Katowice, ul. Młyńska 4, III piętro, w sali 315 o godz. 15.00 zorganizowana dyskusję publiczną nad rozwiązaniami przyjętymi w planie.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., na spotkaniu mieszkańców z przedstawicielami Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, gdzie podjęto uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. Wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Ad5) Projekt planu wraz z prognozą uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska.

Wymagania dotyczące zakresu merytorycznego prognozy zostały określone w art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353) oraz w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 sierpnia 2011 r. (znak pisma: WOOŚ.411.107.2011.RK1) oraz w opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z dnia 31 sierpnia 2011r. (znak pisma: NS/NZ/522/24/11).

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.410.467.2015.RK1 z dnia 19.10.2015r.), Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo nr NS-NZ.743.195.2015 z dnia 16.10.2015 r. oraz przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo NS/NZ/522/29/15 z dnia 19.10.2015 r.).

Ad6) Prognoza oddziaływania na środowisko formułuje w sposób ogólny potencjalne zagrożenia od prognozowanego ruchu pojazdów. W odniesieniu do hałasu drogowego przedstawia prawdopodobny w pewnych warunkach zasięg jego oddziaływania, na podstawie analiz oddziaływania akustycznego podobnych dróg (np. ul. Armii Krajowej).

Szczegółowe rozwiązania, w tym w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego przed oddziaływaniem hałasu nie są rozstrzygane w planie miejscowym. Dla inwestycji, która może oddziaływać na środowisko, przeprowadza się procedurę oceny oddziaływania na środowisko, w trybie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Analizy, w ramach powyższej procedury, stanowić będą podstawę do podjęcia decyzji o dopuszczalności realizacji, a w szczególności zakresie danej inwestycji. Podczas przywołanej procedury dla zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań możliwe będzie ich zminimalizowanie poprzez odpowiednie przeprowadzenie inwestycji oraz uwzględnianie na etapie prowadzenia inwestycji dobrych praktyk z zakresu ochrony środowiska.

Ad7) Projekt planu został opracowany zgodnie z zakresem wynikającym z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem.

W obszarze objętym planem drogi dominuje krajobraz rolniczy z ekstensywna zabudową mieszkaniową o umiarkowanych wartościach estetycznych. Nie występują w nim żadne formy krajobrazu objęte ochroną. Istotnymi elementami krajobrazu zapewniającymi przestrzenną i funkcjonalną ciągłość z terenami przyległymi są przecinające obszar opracowania doliny oraz rowy. Należą do nich m.in. rzeka Mlecznej i potok Bagnik, dla których w projekcie planu ustalono nakaz wprowadzenia rozwiązań konstrukcyjnych budowli inżynierskich typu mosty, przepusty uwzględniających możliwość swobodnej i bezpiecznej migracji zwierząt, w tym w miejscach krzyżowania się dróg z ciekami.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wprowadzenie nowego elementu zagospodarowania jakim jest proponowany przebieg drogi, jest tym elementem, które pozwoli na ukierunkowanie i harmonizowanie zmian, odciążenie istniejącego układu drogowego, a w aspekcie krajobrazowym stanowić będzie naturalną kontynuację i konsekwencję potrzeby rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego miasta.

6. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 11, wniesionej przez Z.A., dotyczącej:

1) treści jak w uwadze nr 10,

2) przypadku realizacji inwestycji drogowej planowany jest montaż ekranów akustycznych.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1) Uzasadnienie treści uwagi jak w uwadze nr 10.

Ad2) Wprowadzenie ustaleń dotyczących montażu ekranów akustycznych wykracza poza zakres obowiązkowych ustaleń określony w art. 15 ust.2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003r. (Dz. U. 2003.164.1587).

Dla inwestycji, która może oddziaływać na środowisko, przeprowadza się procedurę oceny oddziaływania na środowisko, w trybie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Analizy, w ramach powyższej procedury, stanowić będą podstawę do podjęcia decyzji o dopuszczalności realizacji, a w szczególności zakresie danej inwestycji. Podczas przywołanej procedury dla zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań (np. hałasu) możliwe będzie ich zminimalizowanie poprzez odpowiednie przeprowadzenie inwestycji oraz uwzględnianie na etapie prowadzenia inwestycji dobrych praktyk z zakresu ochrony środowiska.

7. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 12, wniesionej przez A. M., dotyczącej:

1) treści jak w uwadze nr 10,

2) projektu drogi umożliwiający mieszkańcom Podlesia i Zarzecza szybki dojazd do centrum Katowic lub DK86.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1) Uzasadnienie treści uwagi jak w uwadze nr 10.

Ad2) Treść uwagi nie dotyczy projektu planu wyłożonego do publicznego wglądu oraz zakresu obowiązkowych ustaleń określonych w art. 15 ust.2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003r. (Dz. U. 2003.164.1587).

8. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 13, wniesionej przez T. M., dotyczącej:

1) treści jak w uwadze nr 10,

2) sprzeciwu jakiejkolwiek inwestycji drogowej oraz (lokalizacji) dużych sklepów.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1) Uzasadnienie treści uwagi jak w uwadze nr 10.

Ad2) Rada Miasta Katowice stwierdziła zasadność przystąpienia do sporządzenia planu i podjęła uchwałę Nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (zgodnie z art. 14 ust. 1 i 2 ustawy dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz. U. z 2016 r., poz. 778).

Zgodnie z § 3 w/w Uchwały opracowanie i uchwalenie miejscowego planu może następować odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru.

W związku z powyższym przyjęto, że w ramach pierwszego etapu zostaną opracowane i uchwalone plany miejscowe, których celem będzie zabezpieczenie podstawowych elementów projektowanego układu komunikacyjnego w obszarze dzielnic południowych, w tym plan dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej.

Zgodnie z art. 15 ust.2 pkt 1 w planie miejscowym określa się obowiązkowo przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania.

Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną, w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium, wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.). Wprowadzenie znaczących korekt do jej przebiegu wymagałoby przeprowadzenia zmiany Studium w tym zakresie.

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Sandacza, Grota Roweckiego, Uniczowska, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Niezapominajek zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie tego planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 sierpnia 2014 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po opracowaniu kompleksowych planów zagospodarowania przestrzennego dla poszczególnych dzielnic.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. ul. Sandacza do ul. Rolniczej, zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej wyłożonego do publicznego wglądu, ustalono drogę publiczną klasy „lokalna" KDL.

Została ustalono minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Treść uwagi w zakresie lokalizacji dużych sklepów nie dotyczy projektu planu dla drogi wyłożonego do publicznego wglądu oraz zakresu obowiązkowych ustaleń określonych w art. 15 ust.2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) i w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003r. (Dz. U. 2003.164.1587).

9. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 14, wniesionej przez I.P. i P.P., dotyczącej:

1) treści jak w uwadze nr 10,
2) nie ingerowania w zielone serce Katowic. Nasza dzielnica jest azylem dla wielu gatunków zwierząt, które nadają charakter temu miejscu tj. ekologiczny, niepowtarzalny dla ludzi.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1) Uzasadnienie treści uwagi jak w uwadze nr 10.

Ad2) Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Obszar objęty planem obejmuje w przeważającej części tereny biologicznie czynne w postaci użytków rolnych, nieużytków, niewielkich zadrzewień oraz terenów wilgotnych (o płytkim zaleganiu wód gruntowych) związanych z dolinami cieków wodnych. W związku z wieloletnią działalnością człowieka szata roślinna oraz siedliska przyrodnicze, które pierwotnie tutaj występowały zostały w pewnym stopniu przekształcone, co pociągało za sobą również zmiany w skaldzie gatunkowym zwierząt. Kształtujące uwarunkowania siedliskowe mają generalnie charakter wtórny i w znacznej mierze antropogeniczny.

Należy jednak podkreślić, iż obszar planu obejmuje stosunkowo niewielkie powierzchnie w dolinach cieków. Ponadto w planie wprowadzono nakaz wprowadzenia rozwiązań konstrukcyjnych budowli inżynierskich typu mosty, przepusty uwzględniających możliwość swobodnej i bezpiecznej migracji zwierząt, w tym w miejscach krzyżowania się dróg z ciekami.

Ze względu na rozległość urbanizującego się obszaru, wprowadzenie nowego elementu zagospodarowania jakim jest proponowany przebieg drogi, jest tym elementem, które pozwoli na ukierunkowanie i harmonizowanie zmian, odciążenie istniejącego układu drogowego, a w aspekcie krajobrazowym stanowić będzie naturalną kontynuację i konsekwencję potrzeby rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego miasta.

10. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 15, wniesionej przez S.M., dotyczącej:

1) treści jak w uwadze nr 10,

2) przedstawienia zasobów, gatunków, ilości zwierząt migrujących na tym terenie oraz roślin będących pod ochroną

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1) Uzasadnienie treści uwagi jak w uwadze nr 10.

Ad2) Projekt planu został opracowany zgodnie z zakresem wynikającym z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem. Przedstawione w uwadze zagadnienia wykraczają poza ten zakres.

Na potrzeby projektu planu zostały sporządzone opracowania specjalistyczne pt. „Opracowanie ekofizjograficzne dla południowych dzielnic miasta Katowice" oraz „Opracowanie ekofizjograficzne podstawowe z elementami opracowania ekofizjograficznego problemowego (problematyka ochrony dolin rzecznych oraz ograniczeń dla zagospodarowania terenu wynikających z wpływu działalności górniczej) dla potrzeb opracowania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów położonych w mieście Katowice", Werona sp. z o.o., 2014r., obejmujące elementy środowiska, w tym wymienione w uwadze zasoby flory i fauny.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska.

Wymagania dotyczące zakresu merytorycznego prognozy oddziaływania na środowisko zostały określone w art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353) oraz w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 sierpnia 2011 r. (znak pisma: WOOŚ.411.107.2011.RK1) oraz w opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z dnia 31 sierpnia 2011r. (znak pisma: NS/NZ/522/24/11).

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.410.467.2015.RK1 z dnia 19.10.2015r.), Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo nr NS-NZ.743.195.2015 z dnia 16.10.2015 r. oraz przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo NS/NZ/522/29/15 z dnia 19.10.2015 r.).

11. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 16, wniesionej przez M.K. i A. S.-K., dotyczącej:

1) treści jak w uwadze nr 10,

2) wykonania badania tła akustycznego w chwili obecnej, dotyczącego posiadanej przez ze mnie działki nr 2084/5 wraz z budynkiem mieszkalnym,

3) wykonania prognozy poziomu hałasu po przeprowadzeniu planowanej inwestycji,

4) wskazania poziomu rekompensaty finansowej, którą UMK zamierza zapłacić z tytułu pogorszenia warunku bytowo-mieszkalnych po dokonaniu planowanej inwestycji,

5) w momencie zakupu działki i uzyskania pozwolenia na budowę, nie były ujawnione jakiekolwiek plany powstania dróg w pobliżu mojej nieruchomości.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1) uzasadnienie treści uwagi jak w uwadze nr 10.

Ad2,3) Projekt planu został opracowany zgodnie z zakresem wynikającym z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem. Przedstawione w uwadze zagadnienia dotyczące badań hałasu wykraczają poza ten zakres.

Ochrona istniejącej zabudowy przed hałasem każdorazowo następować będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie tj. Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014.112), ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353). Mając na uwadze potencjalną możliwość oddziaływania projektowanej drogi na zabudowę chronioną przed hałasem – w projekcie planu dla 1 jezdni o 2 pasach ruchu ustalona została szerokość w liniach rozgraniczających 20m – celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie , w tym w zakresie ochrony środowiska.

Wymagania dotyczące zakresu merytorycznego prognozy oddziaływania na środowisko zostały określone w art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 sierpnia 2011 r. (znak pisma: WOOŚ.411.107.2011.RK1) oraz w opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z dnia 31 sierpnia 2011r. (znak pisma: NS/NZ/522/24/11).

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.410.467.2015.RK1 z dnia 19.10.2015r.,), Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo nr NS-NZ.743.195.2015 z dnia 16.10.2015 r. oraz przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo NS/NZ/522/29/15 z dnia 19.10.2015 r.).

Dla inwestycji, która może oddziaływać na środowisko, przeprowadza się procedurę oceny oddziaływania na środowisko, w trybie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Analizy, w ramach powyższej procedury, stanowić będą podstawę do podjęcia decyzji o dopuszczalności realizacji, a w szczególności zakresie danej inwestycji. Podczas przywołanej procedury dla zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań możliwe będzie ich zminimalizowanie poprzez odpowiednie przeprowadzenie inwestycji oraz uwzględnianie na etapie prowadzenia inwestycji dobrych praktyk z zakresu ochrony środowiska.

Ad4) Uwaga dotycząca przewidywanych skutków wybudowania drogi dla terenów sąsiednich, położonych poza obszarem objętym granicami projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, nie może zostać uwzględniona, ponieważ nie dotyczy zakresu ustaleń projektu planu określonego w art.15 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w granicach planu będącego przedmiotem wyłożenia.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587), który nie przewiduje zamieszczania w nim innych ustaleń, w tym np. przewidywanych skutków ekonomicznych. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego.

Natomiast, Prezydent sporządzając projekt planu zobowiązany jest zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, do sporządzenia prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36.

Taka prognoza została na potrzeby w/w projektu planu opracowana, zgodnie z zakresem określonym w §11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i obejmuje prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki, na które składają się:

- wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy (w tym inwestycji z zakresu komunikacji),
- wykupy nieruchomości związane z realizacją inwestycji, które należą do zadań własnych gminy,
- odszkodowania wynikające z potencjalnych roszczeń na podstawie z art. 36 ust. 1 – 3, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- inne.

Ad5) Uwaga nie dotyczy zakresu planu określonego w ustawie.

Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I – KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

12. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 17, wniesionej przez M.C., dotyczącej:

1) przyjęcie koncepcji sporządzenia w/w projektu uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego tylko i wyłącznie dla jednej drogi przebiegającej przez tereny nieobjęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego stanowi wyraz nieprawidłowej polityki przestrzennej miasta Katowice naruszającej zasady określone w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w związku z nie podjęciem uchwały przez Radę Jednostki Pomocniczej nr 22 Katowice-Podlesie, poprzez którą Rada planowała wyrazić swą aprobatę dla budowy drogi, dla której powstaje przedmiotowy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego i oprotestowaniem budowy drogi przez mieszkańców,

2) przyjęcia koncepcji procedury planistycznej (opracowania planu w częściach),uchwalenia wybiórczego planu zagospodarowania przestrzennego tylko dla samej drogi bez sporządzenia planu całościowego dla obszaru objętego oddziaływaniem drogi:

   - prowadzi do pozbawienia mieszkańców dzielnic, przez która ma przebiegać planowana droga, ochrony przed inwestycjami, które mogą negatywnie oddziaływać na nieruchomości przez nich zamieszkałe lub stanowiące ich własność,

   - otwiera możliwości realizowania inwestycji, która nie będą zgodne z założeniami Studium. O ile bowiem Rada Miasta jest związana ustaleniami tegoż Studium przy sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, o tyle jego ustalenia nie mogą stanowić przeszkody do wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego, która jest konieczna w przypadku braku planu miejscowego, co otwiera potencjalnym inwestorom możliwość lokowania na terenach sąsiednich różnego rodzaju inwestycji, które nie były uwzględniane przez osoby, które wcześniej nabyły lub wybudowały domy w okolicy,

   - narusza interesy oraz narusza zasadę wzbudzania zaufania do organów państwa.

3) procedura sporządzania oraz projektowania niniejszego planu narusza fundamentalną zasadę udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, wyrażoną w art. 1 i 2 punkt 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Przyjęcie w 2011 roku uchwały X/151/11 oraz jednoczesne przystąpienie do sporządzenia projektu tylko na planowaną drogę skutkuje ograniczeniem możliwości efektywnego udziału społeczeństwa w procedurze planistycznej. Zastosowana

przez miasto Katowice procedura, a wiec najpierw uchwała o przystąpieniu do sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego obejmująca obszary całych dzielnic, przez które ma przebiegać droga, a następnie opracowanie projektu tylko i wyłącznie dla drogi prowadzi do istotnego naruszenia uprawnień mieszkańców tych dzielnic w zakresie możliwości składania uwag na etapie uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego,

4) braku rzetelności prognozy oddziaływania na środowisko, nie uwzględniającej wpływu na środowisko obiektów, które bez wątpienia powstaną na działkach z drogą graniczących oraz w jej pobliżu.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.) .

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu opracowanego dla nich planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie planów zagospodarowania przestrzennego, następuje w ramach władztwa planistycznego – zadań własnych gminy, wynikających z art. 3 ust.1 i art. 4 ust.1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Treść planów miejscowych może prowadzić także do ograniczenia sposobu wykonywania prawa własności (art.6 ust.1 i art.36 w/w ustawy).

Projekt planu został opracowany zgodnie z zakresem wynikającym z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Projekt planu uzyskał wszystkie wymagane prawem opinie i uzgodnienia.

Ad2). Uwaga dotycząca przewidywanych skutków wybudowania drogi dla terenów sąsiednich, położonych poza obszarem objętym granicami projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, nie może zostać uwzględniona, ponieważ nie dotyczy zakresu ustaleń projektu planu określonego w art.15 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w granicach planu będącego przedmiotem wyłożenia.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587), który nie przewiduje zamieszczania w nim innych ustaleń, w tym np. przewidywanych skutków ekonomicznych. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego.

Natomiast, Prezydent sporządzając projekt planu zobowiązany jest zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, do sporządzenia prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36.

Taka prognoza została na potrzeby w/w projektu planu opracowana, zgodnie z zakresem określonym w §11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i obejmuje prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki, na które składają się:

- wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy (w tym inwestycji z zakresu komunikacji),
- wykupy nieruchomości związane z realizacją inwestycji, które należą do zadań własnych gminy,
- odszkodowania wynikające z potencjalnych roszczeń na podstawie z art. 36 ust. 1 – 3, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- inne.

Zgodnie z obowiązującym prawem postępowanie administracyjne w sprawie ustalenia warunków zabudowy na terenach, na których brak jest planu można zawiesić na czas nie dłuższy niż 9 miesięcy od dnia złożenia wniosku o ustalenie warunków zabudowy.

Uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy stanowi wstępną fazę procesu inwestycyjnego i nie uprawnia do realizacji inwestycji, gdyż takie uprawnienie wynika dopiero z ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. Decyzja o warunkach zabudowy nie kształtuje też sposobu wykonywania prawa własności.

Z przepisu z art.65 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wynika, że organ, który wydał decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli dla tego terenu uchwalono plan miejscowy, którego ustalenia są inne niż w wydanej decyzji.

W przypadku uzyskania przez wnoszącego uwagę ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę przed wejściem w życie niniejszego planu miejscowego – składający uwagę nabędzie praw na podstawie art.36.

Z powyższego wynika, że ustawodawca dopuszcza sytuację, w której postanowienia planu miejscowego dokonują innych ustaleń niż te, które wynikają z wydanych przed jego uchwaleniem decyzji o warunkach zabudowy.

Ad3). Procedura formalno – prawna sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzana jest zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778) oraz ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353).

Prezydent Miasta, jako organ sporządzający w/w projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązany jest do prowadzenia procedury formalno – prawnej w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, czyli do wykonywania elementów tej procedury w ustalonej kolejności. Oznacza to, że ustawodawca jednoznacznie określił w ustawie, kiedy społeczność lokalna – mieszkańcy włączają się w sporządzenie projektu planu. Następuje to wpierw na wstępie prac planistycznych, poprzedzającym opracowanie projektu planu – kiedy Prezydent ma obowiązek zebrania i rozpoznania złożonych wniosków i po raz drugi – dopiero po opracowaniu projektu, uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy.

Zgodnie z obowiązującym trybem formalno-prawnym wynikającym z art. 17 pkt 1 Prezydent Miasta Katowice ogłosił o przystąpieniu do sporządzenia planu.

Ogłoszenie zamieszczono:

- w prasie lokalnej - Dzienniku Zachodnim w dniu 22 sierpnia 2011 r., z wyznaczonym terminem składnia wniosków do 30.09.2011 r.,
- na stronie internetowej miasta Katowice www.Katowice.eu w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) w zakładce Planowanie Przestrzenne - Ogłoszenia Planowania Przestrzennego. Ponadto informacja o przystąpieniu do sporządzania planu umieszczana jest na dostępnej na stronie miasta Mapie Katowic - Internetowe mapy Systemu Informacji Przestrzennej Katowic – w zakładce mpzp;
- na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta.

Po opracowaniu projektu planu oraz uzgodnieniu go i zaopiniowaniu przez właściwe organy zgodnie z art. 17 pkt 11 Prezydent Miasta Katowice ogłosił o wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu.

Ogłoszenie zamieszczono:

- w prasie lokalnej – Dzienniku Zachodnim w dniu 11 grudnia 2013 r., z wyznaczonym terminem składnia uwag do 6.02.2014 r.,
- na stronie internetowej miasta Katowice www.Katowice.eu w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) w zakładce Planowanie Przestrzenne - Ogłoszenia Planowania Przestrzennego,
- na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta.

W dniu 9 stycznia 2014 r. w Wydziale Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Katowice, ul. Rynek 13, V piętro, w sali 515 o godz. 14.00 zorganizowana dyskusję publiczną nad rozwiązaniami przyjętymi w planie.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., na spotkaniu mieszkańców z przedstawicielami Rady Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, gdzie podjęto uchwałę Nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. Wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

W wyniku wprowadzenia zmian do projektu planu, zaistniała konieczność powtórzenia części procedury formalno-prawnej tj. wystąpienie o opinie i uzgodnienia.

Projekt planu został ponownie poddany procedurze opiniowania i uzgadniania, w trakcie której uzyskał pozytywne uzgodnienia i opinie właściwych organów i instytucji. Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna na posiedzeniu w dniu 24.09.2015r., po zapoznaniu się ze zmienionym projektem miejscowego planu i przeprowadzonej dyskusji, zaopiniowała projekt pozytywnie. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 12.11.2015r. do 10.12.2015r., a dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami odbyła się w dniu 23.11.2015r.

Ad4). Projekt planu wraz z prognozą uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska.

Wymagania dotyczące zakresu merytorycznego prognozy zostały określone w art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353) oraz w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 sierpnia 2011 r. (znak pisma: WOOŚ.411.107.2011.RK1) oraz w opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z dnia 31 sierpnia 2011r. (znak pisma: NS/NZ/522/24/11).

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.410.467.2015.RK1 z dnia 19.10.2015r.), Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo nr NS-NZ.743.195.2015 z dnia16.10.2015 r. oraz przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo NS/NZ/522/29/15 z dnia 19.10.2015 r.).

13. **Nie uwzględnić w części** uwagi nr 18, wniesionej przez S.S., dotyczącej:

1) trenów otaczających planowaną drogę, które powinny być przede wszystkim przeznaczone pod zabudowę jednorodzinną oraz przeznaczenie części gruntów pod handel i usługi,

2) uregulowanie przez miasto stanu prawnego istniejących dróg lokalnych, należących obecnie do kilku właścicieli prywatnych. W przeszłości drogi te stanowiły umowny dojazd do pól uprawnych, a dziś bezprawnie wykorzystywane są jako dojazd, ale do graniczących z nimi posesji prywatnych.

Nie uwzględnia się w części uwagi z następującej przyczyny:

Ad1, 2). Uwagi dotyczące przeznaczenia pod zabudowę jednorodzinną, handel i usługi oraz uregulowania przez miasto stanu prawnego istniejących dróg lokalnych nie mogą zostać uwzględnione, ponieważ nie dotyczą projektu planu wyłożonego do publicznego wglądu w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej.

Tereny położone w sąsiedztwie w/w drogi objęte są uchwałą Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r. w sprawie sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic". Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Przyjęto, że w ramach pierwszego etapu zostaną opracowane i uchwalone plany miejscowe, których celem będzie zabezpieczenie podstawowych elementów projektowanego układu komunikacyjnego w obszarze dzielnic południowych, w tym plan dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, a w następnej kolejności plan dla dzielnic południowych.

14. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 20, wniesionej przez S.P., dotyczącej uwzględnienia zapewnienia zjazdów w ilości 3szt z nowoprojektowanej drogi na działkę nr 2707/101.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projektowana klasa techniczna drogi „lokalna" nie zmienia warunków w zakresie obsługi istniejącymi zjazdami na posesje.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2015 r. 460 z późn. zm.) przez zjazd rozumieć należy połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednocześnie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), wprowadziło podział zjazdów na zjazd publiczny i indywidualny, przy czym zjazd publiczny został zdefiniowany jako zjazd określony przez zarządcę drogi co najmniej do jednego obiektu, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza lub działalność o charakterze publicznym. Jak wynika z art. 29 ustawy o drogach publicznych budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu. Gmina nie ma uprawnień do regulowania w drodze ustaleń zawartych w planie miejscowym miejsc lokalizacji zjazdów. Takie uprawnienia zostały przypisane zarządcy drogi, w myśl przepisu art. 29 ustawy o drogach publicznych.

15. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 21, wniesionej przez F.W., T.W., A. S., A.S., W.S., J.N., J.S. W.D. dotyczącej znacznego zakłócenia w dotychczasowym zamieszkiwaniu posesji, które spowoduje planowana droga, droga nie spełnia elementarnych standardów wygody i spokoju dotychczasowych mieszkańców, plan nie zapewnia wymagań ładu przestrzennego rodzących obowiązek przestrzegania norm estetycznych i poziomu hałasu na otoczenie, plan nie uwzględnia interesu społeczności zamieszkującej tereny objętej takim planem.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Projektowana klasa techniczna drogi „lokalna" nie zmienia warunków w zakresie obsługi istniejącymi wjazdami na posesje.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2015 r. 460 z późn. zm.) przez zjazd rozumieć należy połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednocześnie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), wprowadziło podział zjazdów na zjazd publiczny i indywidualny, przy czym zjazd publiczny został zdefiniowany jako zjazd określony przez zarządcę drogi co najmniej do jednego obiektu, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza lub działalność o charakterze publicznym. Jak wynika z art. 29 ustawy o drogach publicznych budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu. Gmina nie ma uprawnień do regulowania w drodze ustaleń zawartych w planie miejscowym miejsc lokalizacji zjazdów. Takie uprawnienia zostały przypisane zarządcy drogi, w myśl przepisu art. 29 ustawy o drogach publicznych.

Wobec powyższego stanu faktycznego nie nastąpi zmiana w dotychczasowym sposobie obsługi w/w nieruchomości.

Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną (w skali 1:1000) w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium,. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych – obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

W projekcie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wymagania dotyczące zachowania ładu przestrzennego zostały zawarte w ustaleniach projektu planu w §5 i ze względu na przywołane w uwadze normy estetyczne, obejmuje następujące ustalenia:

1) zakaz lokalizowania urządzeń i tablic reklamowych w obrębie obszarów przestrzeni publicznych, o których mowa w §7,
2) dopuszcza się umieszczanie elementów systemu informacji miejskiej,
3) nakaz zachowania następujących wysokości:
   a) obiektów małej architektury - nie więcej niż 3,5 m,
   b) elementów wyposażenia miejskiego - nie więcej niż 5,0 m.

Ponadto dla planowanej drogi zostało w projekcie planu ustalonych w §7 szereg wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych, w tym zapewniających wygodne z niej korzystanie.

W projekcie wyłożonym do publicznego wglądu, dla poprawy lokalnych warunków akustycznych prewencyjnie nakazano zagospodarowanie zielenią powierzchni nieutwardzonych (§6 pkt. 1). Ponadto w planie wprowadzono, w §13 ust. 1 pkt 5 nakazy lokalizacji w granicach terenów KDL, obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m oraz dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m, zapewniając tym samym niezbędny dystans od pasa drogowego.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.410.467.2015.RK1 z dnia 19.10.2015r.), Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo nr NS-NZ.743.195.2015 z dnia 16.10.2015 r. oraz przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo NS/NZ/522/29/15 z dnia 19.10.2015 r.).

16. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 22, wniesionej przez Rolniczą Spółdzielnie Produkcyjną S.A., dotyczącej braku uzasadnienia dla celowości projektu, w obszarze przebiegu drogi ul. Sandacza do ul. Rolniczej, projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który spowoduje znaczne obniżenie wartości działek sąsiadujących z ul. Sandacza i ul. Rolniczej.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną (w skali 1:1000) w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium,. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych - obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Istotną cechą rynkową wpływającą na wartość gruntów, w tym jej wzrost jest przeznaczenie w planie miejscowym oraz stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, a szczególnie dostęp do drogi publicznej.

17. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 23, wniesionej przez W. B., J. B., dotyczącej:

1) nieuchwalania proponowanego planu i przystąpienie do stworzenia planu całościowego dla dzielnic; Podlesie i Zarzecze oraz uchwalenie go jak najszybciej.

2) żądania wykonania fachowych analiz i opracowań środowiskowych dających uzasadnienie dla zaplanowania drogi o przebiegu jak w projekcie, a w szczególności:
   - analizy akustycznej uwzględniającej obecny poziom tła oraz bliskość zabudowy,
   - szczegółowej prognozy obciążenia ruchem planowanej drogi,
   - dokładnej prognozy zanieczyszczenia powietrza, które spowoduje inwestycja,
   - prognozy co do możliwych wibracji podłoża przy prognozowanym natężeniu ruchu pojazdów,
   - przedstawienie i poddanie pod konsultacje społeczne wariantowych propozycji skomunikowania południowych dzielnic Katowic zabezpieczających je jednocześnie przed ciężkim ruchem tranzytowym,

- uzupełnienie projektu planu o zapis o konieczności budowy ekranów akustycznych w przypadkach kiedy emitowany w wyniku eksploatacji drogi hałas będzie uciążliwy dla zamieszkałych w jej pobliżu posesji. Alternatywą może być wysoka zieleń izolacyjna.

3) Wnoszą o wyjaśnienie statusu skrzyżowań istniejących dróg z planowaną drogą w miejscach w których projekt planu nie przewiduje skrzyżowań, np. z ulicą Nagietek oraz wnoszą o zapewnienie w projekcie planu możliwości wykonania wjazdu na planowaną drogę z naszej posesji (ul. Nagietek 13)

4) poszerzenia pasa drogowego i odsunięcie osi projektowanej drogi od posesji które znajdą się w jej sąsiedztwie. Szczególnie dotyczy to posesji których zagospodarowanie nie przewidywało takiego sąsiedztwa (np. przylegają do planowanej drogi częścią ogrodową- cichą).

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Rada Miasta Katowice stwierdziła zasadność przystąpienia do sporządzenia planu i podjęła uchwałę Nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (zgodnie z art. 14 ust. 1 i 2 ustawy dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz. U. z 2016 r., poz. 778).

Zgodnie z § 3 w/w Uchwały opracowanie i uchwalenie miejscowego planu może następować odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru.

W związku z powyższym przyjęto, że w ramach pierwszego etapu zostaną opracowane i uchwalone plany miejscowe, których celem będzie zabezpieczenie podstawowych elementów projektowanego układu komunikacyjnego w obszarze dzielnic południowych, w tym plan dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, będący przedmiotem wyłożenia do publicznego wglądu oraz plan dla części obejmujący przebieg drogi od ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej.

Planowana droga w części przebiegu drogi od ul. Kościuszki (DK 81) do ul. Armii Krajowej łączy się z planowana drogą od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej w terenie oznaczonym symbolem 1KDL poprzez skrzyżowanie, które zlokalizowane jest w korytarzu drogi od ul. Kościuszki (DK 81) do ul. Armii Krajowej i oznaczone symbolem 3KDs (pod linią wysokiego napięcia).

Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.).

Celem sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalanie planów zagospodarowania przestrzennego, następuje w ramach władztwa planistycznego – zadań własnych gminy, wynikających z art. 3 ust.1 i art. 4 ust.1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Treść planów miejscowych może prowadzić także do ograniczenia sposobu wykonywania prawa własności (art.6 ust.1 i art.36 w/w ustawy).

Projekt planu został opracowany zgodnie z zakresem wynikającym z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium. Projekt planu uzyskał wszystkie wymagane prawem opinie i uzgodnienia.

Uwaga dotycząca przewidywanych skutków wybudowania drogi dla terenów sąsiednich, położonych poza obszarem objętym granicami projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmująca przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, nie może zostać uwzględniona, ponieważ nie dotyczy zakresu ustaleń projektu planu określonego w art.15 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w granicach planu będącego przedmiotem wyłożenia.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. 2003.164.1587), który nie przewiduje zamieszczania w nim innych ustaleń, w tym np. przewidywanych skutków ekonomicznych. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego.

Natomiast, Prezydent sporządzając projekt planu zobowiązany jest zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, do sporządzenia prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36.

Taka prognoza została na potrzeby w/w projektu planu opracowana, zgodnie z zakresem określonym w §11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i obejmuje prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki, na które składają się:

- wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy (w tym inwestycji z zakresu komunikacji),
- wykupy nieruchomości związane z realizacją inwestycji, które należą do zadań własnych gminy,
- odszkodowania wynikające z potencjalnych roszczeń na podstawie z art. 36 ust. 1 – 3, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
- inne.

Zgodnie z obowiązującym prawem postępowanie administracyjne w sprawie ustalenia warunków zabudowy na terenach, na których brak jest planu można zawiesić na czas nie dłuższy niż 9 miesięcy od dnia złożenia wniosku o ustalenie warunków zabudowy.

Uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy stanowi wstępną fazę procesu inwestycyjnego i nie uprawnia do realizacji inwestycji, gdyż takie uprawnienie wynika dopiero z ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. Decyzja o warunkach zabudowy nie kształtuje też sposobu wykonywania prawa własności.

Z przepisu z art.65 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wynika, że organ, który wydał decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli dla tego terenu uchwalono plan miejscowy, którego ustalenia są inne niż w wydanej decyzji.

W przypadku uzyskania przez wnoszącego uwagę ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę przed wejściem w życie niniejszego planu miejscowego – składający uwagę nabędzie praw na podstawie art.36.

Z powyższego wynika, że ustawodawca dopuszcza sytuację, w której postanowienia planu miejscowego dokonują innych ustaleń niż te, które wynikają z wydanych przed jego uchwaleniem decyzji o warunkach zabudowy.

Ad2). Projekt planu wraz z prognozą uzyskał wymagane przepisami uzgodnienia i opinie, w tym w zakresie ochrony środowiska.

Wymagania dotyczące zakresu merytorycznego prognozy zostały określone w art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353) oraz w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 sierpnia 2011 r. (znak pisma: WOOŚ.411.107.2011.RK1) oraz w opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach z dnia 31 sierpnia 2011r. (znak pisma: NS/NZ/522/24/11).

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został pozytywnie zaopiniowany przez: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach (pismo nr WOOŚ.410.467.2015.RK1 z dnia 19.10.2015r.) , Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo nr NS-NZ.743.195.2015 z dnia 16.10.2015 r. oraz przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Katowicach (pismo NS/NZ/522/29/15 z dnia 19.10.2015 r.).

Projekt planu został opracowany zgodnie z zakresem wynikającym z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem oraz w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003r. (Dz. U. 2003.164.1587).

Przedstawione w uwadze zagadnienia dotyczące badań hałasu, obciążenia ruchem, analizy zanieczyszczenia powietrza, wibracji, zabezpieczenia przed ciężkim ruchem tranzytowym , budowy ekranów akustycznych lub wprowadzenia wysokiej zielni izolacyjnej w drodze wykraczają poza ten zakres.

Prognoza oddziaływania na środowisko formułuje w sposób ogólny potencjalne zagrożenia od prognozowanego ruchu pojazdów. W odniesieniu do hałasu drogowego przedstawia prawdopodobny w pewnych warunkach zasięg jego oddziaływania, na podstawie analiz oddziaływania akustycznego podobnych dróg.

Na potrzeby planu zagospodarowania opracowane zostało „Studium transportowe dla obszaru południowych dzielnic miasta Katowice, objętych przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego". W raporcie, którego celem było przedstawienie analiz transportowych w obszarze objętym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, został opisany przebieg badań i pomiarów ruchu oraz analizy transportowe opracowane na podstawie badań i modelu ruchu zbudowanego przy użyciu programu VISUM. W ramach opracowania „Studium transportowego…" przeprowadzono badania ankietowe w gospodarstwach domowych, które zostało opisane w raporcie „Zachowania transportowe mieszkańców południowych dzielnic Katowic" oraz wykonano we wrześniu 2012 r. pomiary ruchu.

Ochrona istniejącej zabudowy przed hałasem każdorazowo następować będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie tj. Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2016.353). Mając na uwadze potencjalną możliwość oddziaływania projektowanej drogi na zabudowę chronioną przed hałasem – w projekcie planu dla 1 jezdni o 2 pasach ruchu ustalona została szerokość w liniach rozgraniczających 20m – celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym: chodniki, ścieżkę rowerową, pasy zieleni oddzielające drogę od zabudowy.

Szczegółowe rozwiązania, w tym w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego przed oddziaływaniem hałasu nie są rozstrzygane w planie miejscowym. Dla inwestycji, która może oddziaływać na środowisko, przeprowadza się procedurę oceny oddziaływania na środowisko, w trybie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Analizy, w ramach powyższej procedury, stanowić będą podstawę do podjęcia decyzji o dopuszczalności realizacji, a w szczególności zakresie danej inwestycji. Podczas przywołanej procedury dla zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań możliwe będzie ich zminimalizowanie poprzez odpowiednie przeprowadzenie inwestycji oraz uwzględnianie na etapie prowadzenia inwestycji dobrych praktyk z zakresu ochrony środowiska.

Ad3). Projektowana klasa techniczna drogi „lokalna" nie zmienia warunków w zakresie powiązań z istniejącym układem dróg lokalnych oraz obsługi istniejącymi wjazdami na posesje.

Skrzyżowania drogi klasy „lokalna" z drogami dojazdowymi nie są ograniczone w przepisach, stanowią, zgodnie z § 55 warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie skrzyżowania zwykłe lub skanalizowane.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2015 r. 460 z późn. zm.) przez zjazd rozumieć należy połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednocześnie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016.124), wprowadziło podział zjazdów na zjazd publiczny i indywidualny, przy czym zjazd publiczny został zdefiniowany jako zjazd określony przez zarządcę drogi co najmniej do jednego obiektu, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza lub działalność o charakterze publicznym. Jak wynika z art. 29 ustawy o drogach publicznych budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu. Gmina nie ma uprawnień do regulowania w drodze ustaleń zawartych w planie miejscowym miejsc lokalizacji zjazdów. Takie uprawnienia zostały przypisane zarządcy drogi, w myśl przepisu art. 29 ustawy o drogach publicznych.

Wobec powyższego stanu faktycznego nie nastąpi zmiana w dotychczasowym sposobie obsługi w/w nieruchomości.

Ad4). Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium, wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.). Wprowadzenie znaczących korekt do jej przebiegu wymagałoby przeprowadzenia zmiany Studium w tym zakresie.

Mając na uwadze potencjalną możliwość oddziaływania projektowanej drogi na zabudowę chronioną przed hałasem – w projekcie planu dla 1 jezdni o 2 pasach ruchu ustalona została szerokość w liniach rozgraniczających 20m - celowo, aby stworzyć dystans między zabudową mieszkaniową a jezdnią. Uwzględnia ona wszystkie elementy zagospodarowania, które pozwolą nadać drodze charakter centralnej alei dzielnic podmiejskich, w tym:

- obustronny chodnik o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielony od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwa pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwie ścieżki/ drogi rowerowe o minimalnej szerokości 2,0 m.

Powyższe rozwiązanie zostało przedstawione informacyjnie na rysunku planu jako elementy proponowanych zasad zagospodarowania terenu drogi klasy „lokalna” - przykładowy przekrój.

18. **Nie uwzględnić w całości** uwagi nr 27, wniesionej przez P.P., dotyczącej:

1) zmiany przeznaczenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla działek nr 2704/101 i 2706/101 położonych w Katowicach przy ulicy Pomorskiego z obecnego przeznaczenia na cele rolne na nowe przeznaczenie – zabudowa mieszkaniowa ekstensywna,
2) wyłączenia działki (2706/101) z planu i rozbudowy dróg już istniejących,
3) przeznaczenia część działki pod inwestycję drogową (2706/101), a pozostała część traci na wartości i staje się bezużyteczna.

Nie uwzględnia się w całości uwagi z następującej przyczyny:

Ad1). Zgodnie z projektem rysunku planu przez działkę o numerze 2704/101 nie przebiega projektowana droga lokalna 4KDL, natomiast jest ona styczna z linią rozgraniczającą w/w drogę. Plan nie może ustalać przeznaczenia terenu nie będącego w jego granicach. Działka o nr 2706/101 położona jest w liniach rozgraniczających terenu o symbolu 4KDL.

Rada Miasta Katowice stwierdziła zasadność przystąpienia do sporządzenia planu i podjęła uchwałę Nr X/151/11 z dnia 30 maja 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic” (zgodnie z art. 14 ust. 1 i 2 ustawy dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz. U. z 2016 r., poz. 778).

Zgodnie z § 3 w/w Uchwały opracowanie i uchwalenie miejscowego planu może następować odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru.

W związku z powyższym przyjęto, że w ramach pierwszego etapu zostaną opracowane i uchwalone plany miejscowe, których celem będzie zabezpieczenie podstawowych elementów projektowanego układu komunikacyjnego w obszarze dzielnic południowych, w tym plan dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, a w następnej kolejności plan dla dzielnic południowych.

Ad2). Ponieważ w oparciu o art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Prezydent sporządza projekt planu miejscowego zawierający część tekstową i graficzną, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi odnoszącymi się do obszaru objętego planem wraz z uzasadnieniem, a w oparciu o art. 20 ust. 1 w/w ustawy, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uchwala rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium, wyłożony ponownie do publicznego wglądu projekt planu w zakresie trasy jaką poprowadzona będzie droga w rejonie nieruchomości składających uwagę, jest zgodny z przebiegiem drogi przyjętej w ustaleniach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice – II edycja (uchwała Nr XXI/483/12 Rady Miasta Katowice z dnia 25 kwietnia 2012r.). Wprowadzenie znaczących korekt do jej przebiegu wymagałoby przeprowadzenia zmiany Studium w tym zakresie.

Przedmiotem ponownego wyłożenia do publicznego wglądu był projekt miejscowego planu dzielnic południowych – obejmujący przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, stanowiący część obszaru objętego przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" (uchwała Nr X/151/11 Rady Miasta Katowice z dnia 30 maja 2011 r.). Zgodnie z § 3 w/w uchwały (opracowanie i uchwalenie miejscowego planu planowane jest odrębnie dla poszczególnych fragmentów tego obszaru).

Celem sporządzanego, w części przebiegu drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jest umożliwienie realizacji inwestycji celu publicznego związanej z poprawą standardów życia mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej w obszarze dynamicznie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, wynikającej przede wszystkim z ilości terenów wyznaczonych pod zabudowę w „Studium..." – II edycja. We wnioskach składanych do planu podkreślany był zanikający charakter rolniczy dzielnic południowych i oczekiwanie przekształceń w kierunku budownictwa mieszkaniowego.

Inwestycje realizowane w trybie indywidualnych decyzji administracyjnych prowadzą do rosnącego chaosu przestrzennego. Ulica w klasie technicznej drogi lokalnej ma stanowić element rozwoju podstawowego układu drogowo-ulicznego, niezbędny dla zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu wewnętrznego, dla odciążenia istniejących dróg, rozbudowy powiązań pomiędzy dzielnicami z układem komunikacyjnym Miasta.

Wraz z rozwojem zabudowy, zwiększające się stale potoki ruchu, na ulicach o parametrach technicznych nie przystających do tego obciążenia, w istniejącym układzie drogowym dzielnic południowych, którego szkieletem są kręte, ciasno obudowane dawne drogi wiejskie np. ul. Pstrągowa, Kamieńska, Grota Roweckiego, Uniczowska, Kaskady, wpływają negatywnie na jakość życia mieszkańców i warunki bezpieczeństwa publicznego.

Rosnący ruch budowlany doprowadził do sytuacji, że wytrasowanie tej drogi jest jedną z ostatnich możliwości jej poprowadzenia bez znaczących wyburzeń, w tym nowych budynków wzniesionych w ostatnich latach.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pozwoli zabezpieczyć rezerwę terenu niezbędną dla realizacji planowanej drogi lokalnej, wyznaczonej w studium oraz uwzględniając wymagania ładu przestrzennego, o których mowa w art. 1 ust. 4 pkt. 1 - 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zracjonalizuje przewozy w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwi przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Ponieważ do wyłożonego po raz pierwszy do publicznego wglądu w 2014 r. projektu planu drogi zostało złożonych szereg uwag, dotyczących charakteru i przebiegu planowanej drogi, przyjęte w pierwotnym projekcie planu przeznaczenie terenu pod drogę publiczną klasa zbiorczej KDZ oraz jej zasięg zostały poddane szeregu konsultacjom Prezydenta Miasta Katowice z Przedstawicielami Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic, z mieszkańcami Podlesia i Zarzecza. Ponadto udzielono wyjaśnień na posiedzeniu Komisji Rozwoju Miasta Rady Miasta Katowice w dniu 1 kwietnia 2014 r., z udziałem mieszkańców.

Rada Jednostki Pomocniczej nr 20 Zarzecze, podjęła uchwałę nr 53 z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie planowanych dróg. W toku konsultacji wskazano także na pilną potrzebę uchwalenia planów miejscowych dla części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej oraz części obejmującej przebieg drogi od rejonu ul Kościuszki do ul. Armii Krajowej zabezpieczającego ślad dróg przed postępującą ich zabudową.

Prezydent miasta Katowice w piśmie z dnia 13 Sierpnia 2015 r. do Stowarzyszenia na rzecz Rozwoju Zrównoważonego Południowych Dzielnic Katowic zadeklarował także, że realizacja budowy dróg lokalnych w południowych dzielnicach nastąpi dopiero po uchwaleniu w/w planu zagospodarowania przestrzennego.

W wyniku osiągniętego kompromisu w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego południowych dzielnic miasta Katowice, w obszarze fragmentów terenów górniczych Murcki I i Giszowiec I - KWK „Murcki – Staszic" – część obejmującej przebieg drogi od rejonu ul. Sandacza do ul. Rolniczej wyłożonego do publicznego wglądu, drogę publiczną klasy „zbiorcza" KDZ zmieniono na drogę publiczną klasy „lokalna" KDL oraz skrócono jej zasięg z ul. Niezapominajek do ul. Rolniczej.

Została natomiast utrzymana minimalna szerokość drogi w liniach rozgraniczających 20m z poszerzeniami w rejonie skrzyżowań, zgodnie z rysunkiem planu, a ustalenia projektu planu uzupełniono o zasady zagospodarowania terenu drogi obejmujące (zgodnie z §13 ust.1 pkt 5 lit. a) nakaz lokalizacji:

- drogi w przekroju jednojezdniowym,
- dwóch pasów ruchu o szerokości 3,0 m każdy,
- obustronnego chodnika o minimalnej szerokości 1,5 m oddzielonego od jezdni pasem zieleni przydrożnej o minimalnej szerokości 1,0 m,
- dwóch pasów zieleni przydrożnych o minimalnej szerokości 2,5 m,
- dwóch ścieżek/ dróg rowerowych o minimalnej szerokości 2,0 m.

Ad3). Projekt planu został sporządzony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z dnia 26 sierpnia 2003 r. (Dz. U. Nr 164, poz.1587), który nie przewiduje zamieszczania w nim innych ustaleń, w tym np. przewidywanych skutków ekonomicznych. Wymagane rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych stanowi załącznik nr 3 do uchwały w sprawie w/w planu miejscowego.

Natomiast, Prezydent sporządzając projekt planu zobowiązany jest zgodnie z art. 17 pkt. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym do sporządzenia prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, z uwzględnieniem art. 36.

Taka prognoza została na potrzeby w/w projektu planu opracowana, zgodnie z zakresem określonym w §11 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i obejmuje prognozę wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na wydatki, na które składają się:

e) wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy (w tym inwestycji z zakresu komunikacji),

f) wykupy nieruchomości związane z realizacją inwestycji, które należą do zadań własnych gminy,

g) odszkodowania wynikające z potencjalnych roszczeń na podstawie z art. 36 ust. 1 – 3, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

h) inne.

Prognoza skutków finansowych nie jest aktem prawnym, nie stanowi integralnej części planu miejscowego i nie podlega wyłożeniu do publicznego wglądu, pełni funkcję informacyjną na etapie projektu planu.

Załącznik Nr 3 do Uchwały Nr XXVIII/585/16

Rady Miasta Katowice

z dnia 27 lipca 2016 r.

Rozstrzygnięcie Rady Miasta Katowice o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych

Rada Miasta Katowice działając na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r., poz. 778), ustala:

1) inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy będą finansowane z budżetu gminy, w tym ze środków zewnętrznych z uwzględnieniem środków pomocowych i z założeniem możliwości finansowania przez inne podmioty gospodarcze na podstawie przepisów odrębnych, w tym wynikających z ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym;

2) prognozowany okres realizacji inwestycji przyjmuje się sukcesywnie w miarę pozyskiwania środków finansowych.