

Dziś 11 lutego 2020 r. minął termin składania uwag zainteresowanych mieszkańców do uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Będzina dla terenu położonego w rejonie ulic: Wolności, Sadowej i Modrzewiowej. Jako mieszkaniec Będzina oraz członek SLOIA w Katowicach przeanalizowałem dokładnie zapisy proponowanego planu i poniżej przedstawiam Państwu moje uwagi. Jeśli ktoś chciałby się zapoznać z całą uchwałą oraz uzasadnieniem do uchwały lub prognozą oddziaływania na środowisko musi kliknąć [TUTAJ](#). Z tekstem uchwały i moimi uwagami proponuję się zapoznać bliżej lokalnej społeczności i radnym miejskim, którzy tą społeczność reprezentują na przedmiotowym terenie oraz Miejskiej Komisji Urbanistycznej miasta Będzina, która mam wrażenie nie spełnia kompletnie swojej roli do której została powołana.



Uwaga 1 - ogólna

“Celem opracowania jest stworzenie warunków do rozwoju budownictwa, głównie mieszkaniowego, ale również usługowego, w oparciu o racjonalne rozwiązania komunikacyjne” - proszę o doprecyzowanie o jakie budownictwo chodzi konkretnie na obszarze objętym uchwałą - skoro z informacji przedstawionych przez właścicieli działek (w dniu 13 stycznia 2020 r. na publicznej dyskusji z autorem planu) znajdujących się w obszarze planu - jasno i klarownie wynika, że ich wnioski dotyczące rozszerzenia terenów mieszkaniowych lub dogęszczenia zabudowy usługowej wzdłuż ulicy Wolności zostały nieuwzględnione w wyłożonym projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Proszę o szczegółową informację pisemną jaki nowy rozwój budownictwa mieszkaniowego czy usługowego w takim razie wprowadza ta uchwała skoro obecnie większość obszaru objętego przedmiotowym planem jest zabudowana istniejącą zabudową mieszkaniową i usługową. Po zapoznaniu się z uwagami stron na publicznej dyskusji, w mojej ocenie należy zmienić uzasadnienie do przedmiotowej uchwały na **ograniczenie warunków do rozwoju zabudowy mieszkaniowej i usługowej i uporządkowanie stanu**



Uwagi do uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Będzina dla terenu położonego w rejonie ulic: Wolności, Sadowej i Modrzewiowej

istniejącego. Ta uchwała nie dopuszcza żadnych nowych terenów mieszkaniowych ani usługowych, które obecnie funkcjonują. Stąd powstaje zasadnicze pytanie do Rady Miasta o przedmiotowość opracowania miejscowego planu poza ogólnikowymi stwierdzeniami w uzasadnieniu, które można przypiąć do każdego innego planu.

Uwaga 2 - ogólna

“W północnej i północno-zachodniej części wykazany został projektowany obszar chronionego krajobrazu Las Grodziecki. Projekt planu uwzględnia jego występowanie.... Plan uwzględnia projektowany użytek ekologiczny Dolina Brzozowickiego Potoku oraz projektowany obszar chronionego krajobrazu Las Grodzicki, pozostawiając je wolne od zabudowy”.

Dlaczego w wyłożonym przedmiotowym planie na załączniku graficznym pokazuje się granice projektowanych obszarów chronionych skoro obszary te formalnie nie zostały uchwalone przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego ani żaden inny organ? W ten sposób po ewentualnym wejściu w życie planu, Rada Miasta naraża gminę Będzin na odszkodowanie w związku z wprowadzeniem obszarów chronionych na terenach prywatnych bez żadnej podstawy prawnej.

Uwaga 3 - ogólna

W studium teren nasypu kolejowego został przeznaczony pod projektowaną drogę lokalną. W uzasadnieniu do uchwały czytamy, iż:

“rezygnuje się z odcinków projektowanych dróg, pod warunkiem że rozwiązania ustalone na etapie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zapewnią właściwe funkcjonowanie systemu komunikacyjnego - w tym przypadku zaprojektowany system dróg publicznych zapewnia prawidłową i bezpieczną obsługę terenów przeznaczonych pod zabudowę”.

Stąd zamiast projektowanej drogi lokalnej, proponuje się zagospodarować ten teren przeznaczeniem uzupełniającym kierując się strategicznym interesem publicznym:

“przeznaczanie terenów w całości pod przeznaczenie uzupełniające, w przypadku realizacji założeń strategicznych podyktowanych interesem publicznym - w tym przypadku część obszaru nasypu kolejowego przeznaczona została pod zieleni urządzoną zgodnie z przeznaczeniem uzupełniającym dopuszczonym w studium, co realizuje cel strategiczny: podniesienie poziomu życia - wyższy standard życia, poprzez rozwój terenów zieleni miejskiej”.

W jaki sposób miasto Będzin będzie zagospodarowywać ten teren zielenią urządzoną skoro nie jest właścicielem przedmiotowego terenu? Czy miasto Będzin zamierza w takim razie wykupić ten teren od prywatnych właścicieli? Jeśli nie to jest to suchy zapis bez znaczenia dla miasta Będzina, ze szkodą dla jego właścicieli. W obecnej sytuacji mamy do czynienia z drastyczną zmianą przeznaczenia tego terenu, można wręcz mówić o **wywłaszczeniu nieruchomości**. Wywłaszczeniu nieruchomości nie w sensie formalnym, czyli objęcia prawa własności określonej działki przez gminę, ale o faktycznym wywłaszczeniu, tj. wprowadzeniu takich regulacji, które formalnie nie będą prowadziły do objęcia określonej nieruchomości



Uwagi do uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Będzina dla terenu położonego w rejonie ulic: Wolności, Sadowej i Modrzewiowej

we własność przez gminę, ale w praktyce właściciel utraci możliwość dotychczasowego korzystania z nieruchomości.

Proszę również doprecyzować określenie "strategiczny interes publiczny". Z dowodów przedstawionych przez uczestników na spotkaniu w dniu 13 stycznia 2020 roku wynika, że utworzenie zielonego obszaru izolującego powstało wskutek pobudek prywatnych (a nie przywołanej zgodności z obowiązującym studium i prawem), które nie mają nic wspólnego z interesem publicznym o czym piszę poniżej. Z treści złożonych wniosków do gminy wynika, że właściciele wnioskują w miejsce drogi lokalnej o dopuszczenie terenów mieszkaniowych jednorodzinnych w dużo większym zakresie lub punktowo usługowych.

Przypominam, iż zgodnie z zapisami obowiązującego studium dla miasta Będzina:

Kategoria terenu - **tereny transportu drogowego**

Symbol literowy - **brak**

Założenia strategiczne:

1. zapewnienie warunków sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznego transportu w powiązaniach wewnętrznych

i zewnętrznych;

2. minimalizowanie uciążliwości komunikacyjnej;
3. minimalne szerokości projektowanych dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z przepisami odrębnymi;
4. modernizacja parametrów dróg istniejących do wymaganych przepisami odrębnymi;
5. prowadzenie systemowej polityki przestrzennej w zakresie pasażerskiej komunikacji publicznej, w tym tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
6. prowadzenie systemowej polityki przestrzennej w zakresie miejsc do parkowania;
7. prowadzenie systemowej polityki przestrzennej w zakresie zieleni urządzonej.

Przeznaczenie główne:

1. budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kołowego.

Przeznaczenie uzupełniające:

1. budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu tramwajowego, pieszego i **rowerowego**;
2. budowle do parkowania;
3. budowle infrastruktury technicznej;
4. **obiekty budowlane usług nieuciążliwych**;
5. obiekty małej architektury;
6. zieleni urządzona.

Zakazy:

1. zakaz lokalizowania usług uciążliwych.



Uwagi do uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Będzina dla terenu położonego w rejonie ulic: Wolności, Sadowej i Modrzewiowej

Wskaźniki:

max. wysokość budynków - nie dotyczy

max. intensywność zabudowy - nie dotyczy

max. powierzchnia zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej - nie dotyczy

min. udział powierzchni biologicznie czynnej w stosunku do powierzchni działki budowlanej - nie dotyczy

min. liczba miejsc do parkowania - nie dotyczy

min. powierzchnia nowo wydzielanych działek - nie dotyczy

Uwagi:

1. możliwość lokalizowania usługowych obiektów budowlanych pod warunkiem, że będą one:

1.1. stanowiły funkcjonalne uzupełnienie przeznaczenia głównego;

1.2. umożliwiały utrzymania ciągłości sieciowej istniejących i planowanych dróg;

2. dopuszcza się lokalizowanie stacji paliw.

Na spotkaniu w dniu 13 stycznia projektant planu poinformował strony biorące udział w spotkaniu, iż brak jest możliwości dopuszczenia zabudowy usługowej w części planu, która została oznaczona symbolem A2MN. Wg zapisów studium powyżej w mojej ocenie istnieje na tym terenie możliwość dopuszczenia zabudowy usługowej - szczególnie na skrzyżowaniu ulicy Wolności i Modrzewiowej, w miejsce gdzie projektant dopuszcza w przedstawionym projekcie planu tylko i wyłącznie zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, ze względu na wydane prawomocne warunki zabudowy na funkcję mieszkalną. Umiejscowienie w tym narożniku nasypu tylko i wyłącznie zabudowy mieszkaniowej dla max. liczby kilku domów wydają się irracjonalne przy próbie wprowadzenia olbrzymiego pasa zieleni izolacyjnej na pozostałej części nasypu. Gdzie tutaj logika?

Proszę o jasne i klarowne wyjaśnienie projektanta planu - dlaczego biorąc pod uwagę, że cały pas zabudowy wzdłuż ulicy Wolności ma dopuszczoną usługę (A10.MN-U, A6.MN-U i A3.MN-U) oraz gmina Będzin świadomie rezygnuje z drogi lokalnej łączącej ulicę Gzichowską z Wolności (powołując się na brak konieczności rozbudowy obecnego układu komunikacyjnego), ogranicza kontynuację zabudowy usługowej na terenie A2.MN gdy taką możliwość teoretycznie dopuszcza studium (w ustaleniach ogólnych pkt.3.4.1 oraz przeznaczeniu uzupełniającym terenów transportu drogowego)?

Jak się to ma do walorów ekonomicznych przestrzeni - projektant planu sam stwierdza, iż *"przedmiotowy obszar znajduje się w przestrzeni zurbanizowanej, posiadającej dostęp do dróg publicznych oraz infrastruktury technicznej, a projektowana struktura funkcjonalno-przestrzenna pozwala na racjonalne wykorzystanie przestrzeni przeznaczonej pod zabudowę, głównie poprzez jej dogęszczenie. Zapisy planu umożliwiają realizację obiektów usługowych, co pozytywnie wpłynie na gospodarkę miasta"*.



Uwagi do uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Będzina dla terenu położonego w rejonie ulic: Wolności, Sadowej i Modrzewiowej

O które tereny konkretnie chodzi, gdyż pas zabudowy mieszkaniowo-usługowej wzdłuż ulicy Wolności jest dość mocno dogęszczony, brak terenów wolnych pod zabudowę. Jaka jest różnica pomiędzy zielenią izolacyjną, a zabudową usługową na prywatnym terenie przy realizacji "podyktowanego interesu publicznego"?

"na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dopuszcza się przeznaczanie terenów w całości pod przeznaczenie uzupełniające, w przypadku realizacji założeń strategicznych podyktowanych interesem publicznym"

Ustalenie terenu B1.ZP nie realizuje żadnego interesu publicznego miasta Będzina, gdyż nie jest to teren miejski tylko prywatny, a Rada Miejska czy Prezydent Miasta świadomie naraża swoich mieszkańców na wypłatę odszkodowania z budżetu miejskiego w związku ze spadkiem wartości przedmiotowego terenu. Należy pamiętać, iż przed rozpoczęciem sporządzania planu na tym terenie można było uzyskać warunki zarówno na funkcję mieszkalną, jak i usługową. Szkodę wskaże nam porównanie wartości aktywów poszkodowanego po wyrządzeniu szkody, ze stanem, jaki by istniał, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Warto również pamiętać (o czym mam wrażenie zapomina gmina Będzin), iż nie można przyjmować, aby dopiero sprzedaż nieruchomości ze stratą czyniła wymagalnym roszczenie odszkodowawcze, gdyż aktywa majątkowe właściciela działki znajdującej się w obszarze nowego planu zagospodarowania przestrzennego zostały pomniejszone w chwili wejścia w życie tego planu, a nie na odwrót.

Ponawiam pytanie jaki sens i jakie konkretne zyski miastu Będzin przynosi uchwała w przedstawionym kształcie, która z dużą dozą prawdopodobieństwa zostanie zakwestionowana ze względu na sprzeczność ze studium przez Wojewodę lub może i sąd?

Uwaga 4 - ogólna

METROPOLIA PRZYJAZNA ROWEROM - STUDIUM SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH DLA GÓRNOŚLĄSKO - ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII (GZM) z sierpnia 2018 roku, którego celem jest ustalenie i połączenie ze sobą metropolitalnym systemem tras rowerowych w fazie projektu studialnego znaczących źródeł i celów podróży (zwanych miejscami węzłowymi) na terenie Górnośląsko - Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) z jednoczesnym uwzględnieniem rozwiązań przebiegu regionalnych /wojewódzkich korytarzy ruchu rowerowego opracowanych przez Urząd Marszałkowski woj. Śląskiego w Katowicach w kwietniu 2018 roku.

Studium metropolitalnego systemu tras rowerowych zostało opracowane w oparciu o przyjęte do stosowania na terenie woj. śląskiego standardy infrastruktury rowerowej (Uchwała Zarządu Województwa Śląskiego nr 752/186/V/2017 z dnia 11 kwietnia 2017 roku w sprawie przyjęcia „Standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej”/GZM Katowice 2013 r.) oraz wydane ustawy, rozporządzenia i inne dokumenty dotyczące infrastruktury rowerowej. Te same kryteria zostały zastosowane zarówno w pierwszej fazie projektowania, jak również przy rozpatrywaniu opinii i opracowaniu końcowej wersji studium.

Wg ogólnodostępnej listy konsultacji, Powiat Będziński brał udział w tych konsultacjach. Z

informacji otrzymanych na spotkaniu w dniu 13 stycznia 2020 r. też jasno wynika, że miasto Będzin uczestniczy lub uczestniczyło w spotkaniach z przedstawicielami GZM w sprawie dróg rowerowych.

Dlaczego o tym wspominam? Bowiem przedmiotowy nasyp kolejowy wg ww. studium jest przeznaczony pod realizację **najdłuższej trasy rowerowej w etapie IIB czyli trasy nr 6 na odcinku:**

- Sławków - Dąbrowa Górnicza - Będzin - Siemianowice Śląskie - Piekary Śląskie - Radzionków - Dąbrowa Miejska (Bytom), razem z odcinkiem wymienionym w etapie Ia - jest to **najdłuższa trasa rowerowa na terenie GZM** (ta pokazana kolorem czerwonym)



Wg ww. wytycznych w Będzinie trasa nr 6 nawiązuje do propozycji z projektu Velo Silesia czyli wykorzystania torowiska po zlikwidowanej przemysłowej linii kolejowej. Wymaga to wybudowania kładki na Przemszy z uwagi na likwidację istniejącego tu niegdyś mostu, a także wykonania objazdów brakujących wiaduktów kolejowych nad istniejącymi drogami - ul. Gzichowską koło Łagiszy oraz ul. Wolności i drogą nr 86 koło Os. Zamkowego. W pierwszym przypadku należy wykonać przejazd dla rowerzystów przez ul. Gzichowską, a w drugim wykorzystać istniejący odcinek drogi dla rowerów wzdłuż ul. Wolności i wybudować



Uwagi do uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Będzina dla terenu położonego w rejonie ulic: Wolności, Sadowej i Modrzewiowej

drogę dla rowerów w pasie drogi nr 86.

Proponuję Radzie Miasta, Prezydentowi Miasta i projektantowi planu zapoznać z kompletnymi **uwagami końcowymi, zaleceniami i rekomendacjami ww. studium**. Ja przytoczę tutaj tylko te najważniejsze kwestie:

- uwzględniać **podstawowe (główne) trasy rowerowe wypracowane w ramach gminnych koncepcji systemu tras rowerowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego** w taki sposób, aby:
- trasy planowane miały zapewnione korytarze terenu (w liniach rozgraniczających pas drogowy) służące całościowej realizacji podstawowych elementów systemu w przyszłości;
- dążyć do stanu, w którym planowane drogi dla rowerów a także pasy drogowe dostosowywane do prowadzenia ruchu rowerowego - otrzymały w wyniku odpowiednich uchwał rad gminnych status dróg publicznych, co powinno ułatwić ich realizację oraz przyszłościowe utrzymanie;
- uregulować sprawy własnościowe w pasach drogowych (często nie załatwione przez wiele lat). Regulacja tych problemów jest warunkiem niezbędnym, aby projektowane trasy w ogóle zaistniały lub uzyskały odpowiednio wysokie parametry projektowo-realizacyjne.

Biorąc pod uwagę wprowadzenie przez miasto na terenie nasypu kolejowego częściowo funkcji mieszkalnej i funkcji zieleni izolującej, w prosty sposób blokuje się możliwość rozwoju **strategicznej infrastruktury rowerowej w mieście Będzinie na rzecz celów drugorzędnych**, co w mojej ocenie jest świadectwem niezrozumiałej polityki przestrzennej w naszym mieście, z pominięciem *“realizacji założeń strategicznych podyktowanych interesem publicznym”*, na rzecz jakiś bliżej nieokreślonych interesów. Budowa w przyszłości najdłuższej trasy rowerowej przebiegającej przez miasto Będzin, będzie stanowić istotny element promocyjny dla naszego miasta.

PODSUMOWANIE UWAG:

Wnoszę o zmianę przeznaczenia terenów A2.MN i B1.ZP i scalenia ich w jeden element planistyczny umożliwiający **realizację celów strategicznych naszego miasta, jakim jest budowa dróg rowerowych, co wiąże się z utrzymaniem przeznaczenia głównego ze studium uwarunkowań** czyli budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kołowego lub przeznaczenia uzupełniającego czyli budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu tramwajowego, pieszego i rowerowego.

wyświetleń: 632