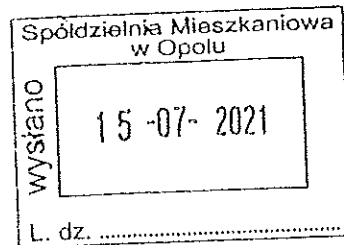


Opole, dnia 14.07.2021 r.

EE/2700/2021



Prezydent Miasta Opola
Rynek Ratusz
45-015 Opole

znak pisma: EE/2700/2021

Dotyczy: Znak sprawy UAB.6740.375.2021.UW

W związku z doręczeniem w dniu 1 lipca 2021 r. pisma Kierownika Referatu Budownictwa w Wydziale Urbanistyki, Architektury i Budownictwa UM w Opolu z dnia 29 czerwca 2021 r. wraz ze stanowiskiem pana Mariusza Pustelnika - pełnomocnika Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu, z dnia 21 czerwca 2021 r., Spółdzielnia Mieszkaniowa w Opolu poniżej przedstawia swoje stanowisko.

W pierwszej kolejności podnieść należy z całą mocą, że inwestycja dotycząca przebudowy drogi publicznej bocznej ul. Jana Bytnara Rudego polegająca na budowie dróg publicznych kategorii gminnych bez numeru – bocznych do ul. Jana Bytnara Rudego, oparta została na wadliwej koncepcji tzw. „zwiększenia bezpieczeństwa”, która niezgodna jest z promowaną przez Miasto Opole koncepcją ograniczania ruchu w określonych strefach miejskich.

Powyższa inwestycja ma rzekomo doprowadzić do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze, który objęty jest projektem.

Stanowisko to jest niezgodne z nie tylko z rzeczywistością ale również ze zdrowym rozsądkiem. Nie ulega bowiem wątpliwości – na co Spółdzielnia wskazywała już wcześniej, że lokowanie takiej inwestycji następuje w zurbanizowanym terenie, uporządkowanym zgodnie z planem urbanistycznym osiedla mieszkaniowego. Ów plan urbanistyczny przewidywał m.in. wyprowadzenie ruchu drogowego z centrum osiedla, a w szczególności z miejsc, które związane były z ruchem dzieci – czyli bezpośrednio przy szkole, przedszkolu czy placach zabaw. Usytuowane w tych miejscach drogi pełniły funkcje dojazdu z priorytetem osób pieszych. Planowana inwestycja zaburza w sposób zasadniczy te funkcje i prowadzi do nieuzasadnionego zwiększenia ruchu a tym samym do zwiększenia zagrożenia dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem dzieci. Wybudowanie drogi w miejscu dotychczasowego pieszociągu z dopuszczalnym ruchem samochodów spowoduje zwiększenie ruchu i tym samym zmniejszenie bezpieczeństwa pieszych, którzy dotychczas mogli korzystać z całej szerokości traktu. W sposób jednoznaczny powoduje to zupełnie inny cel niż rzekomo przyświeca inwestycji. Niezależnie od powyższego podkreślić również należy, że konieczność dojazdu do szkoły – będąca jednym z argumentów realizacji inwestycji – jest zabezpieczona od ulicy Pużaka w sposób, który nie naraża pieszych a zwłaszcza dzieci na niebezpieczeństwo. Równie istotne jest to, że twierdzenie pełnomocnika o konieczności zabezpieczenia możliwości dowozu dzieci do szkoły jest po prostu pozbawione sensu. Szkoła ta – jako szkoła podstawowa – przeznaczona jest dla

dzieci zamieszkujących w tym rejonie – stosownie do przepisów prawa oświatowego, a to z kolei implikuje jednoznaczny wniosek, że dzieci do szkoły nie są dowożone bo nie ma takiej potrzeby.

Wprowadzenie zatem nowych rozwiązań ruchu drogowego doprowadzi do zwiększenia ruchu i tym samym zwiększenia zagrożenia dla pieszych, a w szczególności dzieci. Spółdzielnia postulowała już niejednokrotnie dokonanie przebudowy traktu w sposób umożliwiający bardziej płynny ruch ale nie powodujący zwiększenia niebezpieczeństwa wystąpienia zdarzeń drogowych (do czego doprowadzi projektowana inwestycja). Miało to jednak nastąpić na zasadach przewidzianych w Kodeksie cywilnym dotyczących wybudowania budowli niezbędnych do wykonywania służebności drogi.

Niezależnie od powyższego odnieść należy się do poszczególnych uwag pełnomocnika.

Podkreśla on, że inwestycja opiera się o obowiązujące przepisy prawa, co nie jest kwestionowane. Spółdzielnia ma jednak zastrzeżenie, że zamiast wykonać taką inwestycję w porozumieniu z mieszkańcami w sposób odpowiadający ich potrzebom, bo ma ona być realizowana w bezpośrednim ich sąsiedztwie, korzysta się z przepisów pozwalających zarządcy drogi wykonanie jej bez jakichkolwiek konsultacji z zastosowaniem prawa siły. Podnieść należy, iż tego rodzaju tryb postępowania stosuje się do stworzenia nowych dróg, w terenie niezabudowanym, a nie umiejscawiania nowej – niepotrzebnej drogi, w wysoko zurbanizowanej tkance miejskiej funkcjonującej jako całość urbanistyczna z określonymi założeniami, które poprzez tę inwestycję są całkowicie zaburzane i to w sposób niepotrzebny. Te same rezultaty można osiągnąć poprzez inne środki, które nie ingerują w ustalony sposób funkcjonowania nieruchomości, nie wspominając o konieczności wywłaszczenia, które powinno być ostatecznością.

Pełnomocnik wskazuje, że obecny stan infrastruktury nie zapewnia właściwej funkcjonalności i bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu. Stanowisko to jest z gruntu błędne. Zakłada ono bowiem prymat ruchu samochodowego nad pieszym, co z kolei jest sprzeczne z założeniami urbanistycznymi osiedla. Założenie to stanowi wyraz tendencji, od której w chwili obecnej odchodzi się. Samo Miasto Opole deklaruje odejście od ruchu samochodowego w centrum miasta, czego przykładem jest propozycja umiejscowienia na ulicy Ozimskiej pasa zieleni przebiegającego przez środek ulicy i powodującego zmniejszenie przepustowości ruchu samochodowego, a tym samym wymuszającego komunikację pieszą.

Z kolei na ulicy Jana Bytnara Rudego prowadzi się prace projektowe zmierzające do wybudowania niepotrzebnej ulicy, która znacząco zwiększy ruch samochodowy. Po raz kolejny podkreślenia wymaga fakt, że ma to nastąpić w rejonie do tej pory przewidującym supremację ruchu pieszego i znajdującym się w centrum osiedla mieszkaniowego.

Zmiana pieszociągu na ulicę ze znacząco poszerzonym wjazdem spowoduje zwiększenie intensywności ruchu samochodowego. Rzekomym uzasadnieniem takiego wyboru jest umiejscowienie działalności o charakterze publicznym w środku osiedla mieszkaniowego. Miasto dokonując takiego wyboru (umieszczenia instytucji publicznych na terenie osiedla mieszkaniowego) miało pełną świadomość trudności komunikacyjnych. Nie stanowi to jednak powodu do demolowania założeń urbanistycznych osiedla i wprowadzanie tak dużej dodatkowej uciążliwości dla mieszkańców Osiedla oraz istotnego pogorszenia komfortu zamieszkania. Przywołane przez pełnomocnika przepisy dotyczą dróg nowobudowanych, a nie już istniejących, których przeznaczenie jest inne – dostosowane do urbanistycznych cech osiedla mieszkaniowego.

Absurdalne są również twierdzenia pełnomocnika wskazujące na brak zapewnienia jakiegokolwiek bezpieczeństwa dla uczestników ruchu drogowego w związku z koniecznością dotarcia do szkoły podstawowej czy innych budynków użyteczności publicznej. Twierdzenia te nie są poparte żadnymi danymi chociażby od Straży Miejskiej, która ma w tym rejonie swój posterunek. Proponowana zmiana ułatwi poruszanie się pojazdami i zepchnie pieszych i rowerzystów na wąskie i niewygodne pobocza w sytuacji gdy obecnie to właśnie piesi i rowerzyści są podstawowymi uczestnikami ruchu. Wskazany argument ponownie odwołuje się do powyższego błędnego założenia wyższości ruchu samochodowego nad pieszym. Należy podkreślić, że od początku powstania Osiedla dojazd i dowożenie dzieci do szkoły miał odbywać się od strony ulicy Hubala natomiast ciąg pieszo-jezdny miał służyć przede wszystkim pieszym!

Wbrew twierdzeniom pełnomocnika zaprojektowany układ drogowy nie zapewni bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego. Problem polega bowiem na tym, że nie powinien być tu wprowadzany ruch drogowy, a jedynie ewentualne usprawnienie komunikacji.

Wybudowanie nawierzchni bitumicznej doprowadzi do zwiększenia średniej prędkości poruszających się pojazdów, a to – jak wynika z wszystkich badań nad ruchem drogowym – zwiększa nie bezpieczeństwo ale zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Pełnomocnikowi umknął fakt, że **wybudowanie chodnika i ścieżki rowerowej zepchnie dotychczasowych głównych użytkowników na margines tych pasów z uprzywilejowaniem pojazdów samochodowych**, co jest całkowitym odwróceniem aktualnej sytuacji. Równie chybionym argumentem jest wyznaczenie miejsca zawracania przy szkole podstawowej nr 5. Na marginesie podnieść jedynie należy, że dojazd do szkoły jest możliwy od strony ul. Mjr. Hubala niezależnie od dojazdu od ul. JB Rudego. Ważniejszym jest jednak kwestia związana z faktem, że do szkoły tej dzieci dowożone są marginalnie. Szkoła Podstawowa nr 5, jak każda inna szkoła podstawowa, jest objęta rejonizacją, co powoduje, iż dzieci do tej szkoły docierają pieszo a nie są dowożone, jak przewiduje pełnomocnik. Założenie to jest w niniejszej sytuacji błędne i odnosi się do szkół gminnych, a nie szkoły położonej w centrum osiedla mieszkaniowego obejmującego kilka tysięcy mieszkańców.

W błędzie jest również pełnomocnik w zakresie możliwości właściwej obsługi technicznej budynku. Wynika to zapewne z braku doświadczenia w tym zakresie ale obsługa techniczna budynku wiązać się będzie z koniecznością zajęcia pasa drogowego, za co mieszkańcy będą zobowiązani wnieść opłatę w sytuacji, gdy w chwili obecnej nie ma z tym żadnego problemu gdyż korzystają ze swojej własności. Wprowadzenie podziału działki i wyznaczenie granicy niemalże po obrysie budynku pozbawia właścicieli możliwości dysponowania swoją własnością w sposób nieskrępowany jak to ma miejsce dotychczas.

Przewidywany projekt nie zapewnia dostępu do nowoprojektowanej działki 9/10 stanowiącej teren zielony. Wskazania pełnomocnika odnoszą się do dostępu poprzez chodnik, co nie stanowi dostępu w rozumieniu obowiązujących przepisów. Znamienne jest, że w sytuacji uzasadnienia projektu obowiązujące przepisy są niezwykle istotne zwłaszcza w odniesieniu do konieczności zmiany istniejącej infrastruktury, natomiast w sytuacji zapewnienia praw wywłaszczanego właściciela istniejąca infrastruktura jest w pełni wystarczająca.

Również wbrew twierdzeniom pełnomocnika w projekcie nie ma przewidzianych zejść na tereny zielone w ciągu zaprojektowanego chodnika po lewej stronie drogi. Projekt wymaga jednoznacznego określenia połączenia nowobudowanej infrastruktury drogi publicznej z istniejącymi zejściami na sąsiednie nieruchomości. **Zapewnienia pełnomocnika nie stanowią formalnego projektu**, który jest podstawą następczej ewidencji infrastruktury drogowej.

Stanowisko pełnomocnika w zakresie ilości miejsc postojowych jest też obarczone błędem wynikającym z błędnych założeń. Po raz kolejny podkreślić należy, że nie ma potrzeby dokonywania przebudowy ciągów pieszojezdnych w przedmiotowym rejonie, a tylko wówczas konieczne byłoby zastosowanie wymienionych przepisów. Ponadto w przygotowanym projekcie pełnomocnik – projektant nie stworzył bilansu miejsc postojowych w obrębie ulicy Jana Bytnara Rudego. W związku z tym interesanci urzędów publicznych i lokali usługowych – a nie mieszkańcy, będą kompensować sobie braki miejsc postojowych na Osiedlu kosztem mieszkańców.

Nie sposób przy tym ustalić metodologii liczenia miejsc postojowych wykorzystanej przez pełnomocnika. Proste zliczenie ilości miejsc postojowych, z których korzystają obecnie mieszkańcy wskazuje jednoznacznie na większą ich ilość w stosunku do projektowanych. Likwidacja miejsc postojowych w związku z planowaną budową ścieżki rowerowej, poszerzenie drogi kosztem miejsc postojowych, jednoznacznie wskazuje na zmniejszenie ilości miejsc postojowych. W tym miejscu absurdalnym jawią się wyjaśnienia pełnomocnika o zaliczeniu do miejsc postojowych również miejsc zlokalizowanych przy placu do zawracania, które jednoznacznie określa jako czasowe dla bezpiecznego wysadzenia dzieci przyjeżdżających do szkoły.

Po raz kolejny jawi się specyficzne podejście do projektu przewidujące relatywistyczne wykorzystanie określonych rozwiązań w zależności od przyjętej argumentacji.

Nie sposób również zgodzić się z pełnomocnikiem w zakresie jego wywodów dotyczących drogi pożarowej. Dotychczasowe kontrole Państwowej Straży Pożarnej wskazywały istniejącą drogę przy budynku nr 9 za wystarczającą do spełnienia warunków drogi pożarowej. Przebudowa istniejącego układu i sugerowana konieczność budowy innej drogi pożarowej powinna być w takim razie ujęta w budżecie inwestora, jako realne odszkodowanie za wyłączenie z dotychczasowej drogi pożarowej. Dywagacje w tym zakresie to po raz kolejny forsowanie błędnego założenia początkowego supremacji ruchu samochodowego nad pieszym w środku osiedla mieszkaniowego na terenach dotychczas przeznaczonych do ruchu przede wszystkim pieszego.

Stanowisko dotyczące ingerencji w działkę nr 141 k.m. 23 obręb Gosławice jest z kolei wewnątrznie sprzeczne. Z jednej strony pełnomocnik wskazuje, że nie będzie ingerencji w tę działkę, a kończąc wypowiedź wskazuje, iż inwestor ma do tego prawo po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji, co wskazuje na konieczność i planowane wykorzystanie tej działki.

Błędne jest również założenie dotyczące natężenia ruchu. Sam fakt wybudowania dogodnego dojazdu oraz miejsc postojowych przy lokalu użytkowym (Pizzeria „Dlaczego nie”), spowoduje zwiększenie ruchu klientów, którzy dotychczas korzystali z parkingu przy ul. St. Grota Roweckiego i dochodzili do lokalu pieszo – co ze wszech miar jest wskazane. Po realizacji inwestycji, korzystając z lepszego dojazdu i większej ilości miejsc postojowych, będą dojeżdżać bezpośrednio pod lokal. Spowoduje to zwiększenie ruchu nie tylko w bezpośrednim sąsiedztwie lokalu usługowego ale na całej długości ulicy St. Grota

Roweckiego i Jana Bytnara Rudego. Klienci i interesanci mając świadomość istnienia takiej drogi będą kierować się w, i tak już mocno obciążone ulice St. Grota Roweckiego i Jana Bytnara Rudego, muszą bowiem dojechać i wyjechać z tego miejsca. Przeciwnie twierdzenia są wprost zaprzeczeniem zdrowego rozsądku i doświadczenia życiowego w tym zakresie.

Wbrew zatem zapewnieniom pełnomocnika wzrost natężenia ruchu nastąpi.

Reasumując uznać należy, że proponowana inwestycja nie poprawi funkcjonowania mieszkańców osiedla, doprowadzi do zwiększenia natężenia ruchu drogowego, stanowi zaprzeczenie założeń urbanistycznych osiedla mieszkaniowego ale przede wszystkim wpłynie na zmniejszenie bezpieczeństwa mieszkańców i niepotrzebnie zburzy funkcjonujący układ funkcjonalny osiedla.

Do tego podjęta została bez jakiegokolwiek konsultacji z mieszkańcami, z całkowitym ich pominięciem i tym samym lekceważeniem. O ile zastrzeżenia te nie są skierowane do pełnomocnika realizującego zlecenie, o tyle odnosi się to do właściciela drogi i jej zarządcy. Najbardziej jaskrawym dowodem lekceważenia jest objęcie inwestycją terenów zagospodarowanych jako „Słoneczny ogród” i wybudowanych w ramach budżetu obywatelskiego w 2020 r. Do sytuacji takiej na poziomie samorządu gminnego nie powinno dochodzić!

Z poważaniem,

Z-ca Prezesa Zarządu
Z-ca Dyrektora
ds. Eksploatacyjno-Technicznych
A. Jakubiak
mgr inż. Adam Jakubiak

PRZEBIEG ZARZĄDU
Dyrektor ds. Mieszkalnictwa
Arkadiusz Kowara
mgr inż. Arkadiusz Kowara

Otrzymują:

1. Adresat
2. EA I w/m
3. EE a/a

SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA
w OPOLU
ul. Sosnkowskiego 40-42, 45-273 Opole
skrytka pocztowa 2340
tel. 77 4624700, NIP 754-03-35-848

Director of the
Department of the Interior
Washington, D.C. 20540

Dear Sir: