



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, dnia 26 sierpnia 2014 r.

Poz. 4631

UCHWAŁA NR LXXI/1110/VI/2014 RADY MIASTA POZNANIA

z dnia 8 lipca 2014 r.

w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, poz. 645 i poz. 1318 oraz z 2014 r. poz. 379) oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, poz. 951 i poz. 1445, z 2013 r. poz. 21, poz. 405, poz. 1238 i poz. 1446 oraz z 2014 r. poz. 379) uchwala się, co następuje:

§ 1. 1. Uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” (uchwała Nr XXXI/299/V/08 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r.), zwany dalej „planem”.

2. Granice obszaru objętego planem określa rysunek planu.

3. Integralnymi częściami uchwały są:

- 1) załącznik Nr 1 – stanowiący część graficzną, zwaną „rysunkiem planu”, opracowany w skali 1:2000 i zatytułowany: Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu;
- 2) załącznik Nr 2 – stanowiący rozstrzygnięcie Rady Miasta Poznania o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu planu;
- 3) załącznik Nr 3 – stanowiący rozstrzygnięcie Rady Miasta Poznania 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. Ilekroć w dalszych przepisach uchwały jest mowa o:

- 1) intensywności zabudowy – należy przez to rozumieć wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, tj. sumę powierzchni całkowitej kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków na działce budowlanej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej;
- 2) jezdni głównej – należy przez to rozumieć jezdnię sytuowaną w pasie drogowym przy osi drogi, nieprowadzącą ruchu dojazdowego do przyległych terenów;
- 3) jezdni dodatkowej – należy przez to rozumieć jezdnię sytuowaną w pasie drogowym, prowadzącą ruch dojazdowy do jezdni głównych i terenów przyległych;
- 4) ogrodzeniu pełnym – należy przez to rozumieć ogrodzenie, w którym udział powierzchni pełnej wynosi więcej niż 50%;

- 5) powierzchni zabudowy – należy przez to rozumieć sumę powierzchni wszystkich budynków zlokalizowanych na działce budowlanej, wyznaczonych przez rzut pionowy zewnętrznych krawędzi ścian budynku na powierzchnię terenu;
- 6) reklamie – należy przez to rozumieć nośnik informacji wizualnej w jakiegokolwiek materialnej formie wraz z elementami konstrukcyjnymi i zamocowaniami, niebędący szyldem, tablicą informacyjną lub znakiem w rozumieniu przepisów o znakach i sygnałach drogowych;
- 7) szyldzie – należy przez to rozumieć oznaczenie jednostek organizacyjnych lub przedsiębiorców, ich siedzib lub miejsc wykonywania działalności;
- 8) tablicy informacyjnej – należy przez to rozumieć elementy systemu informacji miejskiej, przyrodniczej lub edukacji ekologicznej oraz tablice z oznaczeniem przyłączy urządzeń technicznych.

§ 3. W zakresie przeznaczenia terenów ustala się:

- 1) tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, oznaczone symbolami 1P i 2P ;
- 2) teren zabudowy usługowej, oznaczony symbolem U ;
- 3) tereny lasów i zalesień, oznaczone symbolami 1ZL i 2ZL ;
- 4) teren infrastruktury technicznej – ciepłownictwa, oznaczony symbolem C ;
- 5) tereny dróg publicznych, oznaczone symbolami: KD-GP , KD-D , KD-Dxs i KD-Dxr .

§ 4. W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:

- 1) ustala się lokalizację budynków zgodnie z liniami zabudowy wyznaczonymi na rysunku planu, z uwzględnieniem pkt 3 lit. a oraz § 11 pkt 2;
- 2) zakazuje się lokalizacji:
 - a) ogrodzeń pełnych lub ogrodzeń z betonowych elementów prefabrykowanych od strony dróg publicznych,
 - b) reklam na terenach: 1ZL , 2ZL i C ;
 - 3) dopuszcza się lokalizację:
 - a) stróżówek, portierni oraz wolno stojących stacji transformatorowych, w pasie terenu pomiędzy liniami rozgraniczającymi, a liniami zabudowy, z uwzględnieniem strefy zieleni izolacyjnej oraz § 11 pkt 2,
 - b) budynków przy granicy działek budowlanych,
 - c) obiektów małej architektury,
 - d) reklam na terenach: 1P , 2P i U , umieszczonych w sposób nieprzesłaniający otworów okiennych, wyłącznie na elewacjach budynków, o łącznej powierzchni reklam nie przekraczającej 20% powierzchni każdej elewacji,
 - e) szyldów i tablic informacyjnych.

§ 5. W zakresie zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego ustala się:

- 1) zagospodarowanie zielenią wszystkich wolnych od utwardzenia fragmentów terenów;
- 2) odprowadzenie ścieków bytowych i przemysłowych do sieci kanalizacji sanitarnej;
- 3) na terenie 1P lokalizację urządzeń służących do podczyszczania ścieków przemysłowych oraz wód opadowych i roztopowych;
- 4) w zakresie wód opadowych i roztopowych:
 - a) na terenie KD-GP odprowadzanie ich do sieci kanalizacji deszczowej,
 - b) na terenach: 1P , 2P , U , C , KD-D , KD-Dxs i KD-Dxr zagospodarowanie ich na danym terenie, z dopuszczeniem odprowadzania do sieci kanalizacji deszczowej,
 - c) na terenach 1ZL i 2ZL zagospodarowanie ich na terenie;
 - 5) na terenach 1P i 2P dopuszczenie lokalizacji zamkniętych zbiorników retencyjnych;

- 6) dopuszczenie stosowania indywidualnych systemów grzewczych, z zastrzeżeniem pkt 7;
- 7) zakaz stosowania pieców i trzonów kuchennych na paliwo stałe.

§ 6. W zakresie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania, dla terenów oznaczonych symbolami 1P i 2P ustala się:

- 1) lokalizację obiektów produkcyjnych, składów lub magazynów;
- 2) dopuszczenie lokalizacji:
 - a) obiektów budowlanych związanych z funkcjonowaniem terenów produkcyjnych, składów i magazynów, w tym: budynków biurowych, parkingów naziemnych, wielopoziomowych lub podziemnych, wiaduktów, estakad, łączników technologicznych oraz tymczasowych obiektów budowlanych,
 - b) kondygnacji podziemnych,
 - c) dróg wewnętrznych, z uwzględnieniem pkt 10,
 - d) dojazdów i dojazdów,
 - e) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;
- 3) powierzchnię zabudowy działki budowlanej:
 - a) na terenie 1P nie większą niż 90%,
 - b) na terenie 2P nie większą niż 50%;
- 4) powierzchnię biologicznie czynną nie mniejszą niż 10% działki budowlanej;
- 5) lokalizację zieleni izolacyjnej w formie skupiska lub szpalerów drzew o zwartej strukturze, w strefie wskazanej na rysunku planu;
- 6) powierzchnię działki budowlanej, z wyjątkiem działek przeznaczonych na cele infrastruktury technicznej oraz drogi wewnętrzne:
 - a) na terenie 1P nie mniejszą niż 10000 m²,
 - b) na terenie 2P nie mniejszą niż 3500 m²;
- 7) wysokość zabudowy:
 - a) na terenie 1P nie większą niż 20 m, przy czym:
 - w strefie zwiększonej wysokości, wskazanej na rysunku planu, nie większą niż 25 m,
 - w strefie zabudowy wysokiej, wskazanej na rysunku planu, nie większą niż 35 m,
 - dla budynków, o których mowa w § 4 pkt 3 lit. a, nie większą niż 5 m i jedna kondygnacja nadziemna,
 - dla budowli, w tym wolno stojących masztów antenowych i kominów nie przekraczającą 130 m n.p.m., przy czym nie większą niż 49 m,
 - b) na terenie 2P :
 - dla budynków nie większą niż 15 m,
 - dla budowli, w tym wolno stojących masztów antenowych i kominów nie przekraczającą 130 m n.p.m., przy czym nie większą niż 35 m;
- 8) intensywność zabudowy działki budowlanej:
 - a) na terenie 1P od 0,01 do 3,0,
 - b) na terenie 2P od 0,05 do 2,5;
- 9) dowolną geometrię dachów;
- 10) szerokość jezdni lub pieszo-jezdni na drogach wewnętrznych, o których mowa w pkt 2 lit. c, nie mniejszą niż 5,0 m;

- 11) zachowanie istniejącego wodociągu na odcinku między terenem KD-GP a terenem KD-D , z dopuszczeniem jego przełożenia;
- 12) dostęp dla samochodów:
 - a) na terenie 1P do terenu KD-D i terenu KD-GP oraz do dróg publicznych położonych poza planem, z ograniczeniami, o których mowa w § 10 pkt 1 lit. e-f oraz poprzez drogi wewnętrzne, w tym położone poza planem,
 - b) na terenie 2P do terenu KD-D lub do terenu KD-GP poprzez teren 1P ;
- 13) zapewnienie stanowisk postojowych, zgodnie z § 12 pkt 6-8.

§ 7. W zakresie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania, dla terenu oznaczonego symbolem U ustala się:

- 1) lokalizację obiektów budowlanych służących ochronie przeciwpożarowej;
- 2) dopuszczenie lokalizacji sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;
- 3) powierzchnię zabudowy działki budowlanej nie większą niż 60%;
- 4) powierzchnię biologicznie czynną nie mniejszą niż 5% powierzchni działki budowlanej;
- 5) powierzchnię działki budowlanej nie mniejszą niż 2000 m² ;
- 6) wysokość zabudowy:
 - a) dla budynków nie większą niż 25 m,
 - b) dla budowli nie większą niż 35 m;
- 7) intensywność zabudowy działki budowlanej od 0,1 do 2,4;
- 8) dowolną geometrię dachów;
- 9) dostęp dla samochodów do jezdni dodatkowej na terenie KD-GP ;
- 10) zapewnienie stanowisk postojowych, zgodnie z § 12 pkt 6-7.

§ 8. W zakresie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania, dla terenów oznaczonych symbolami 1ZL i 2ZL ustala się:

- 1) zagospodarowanie terenów zgodnie z planem urządzenia lasów;
- 2) dopuszczenie zachowania i przebudowy ciepłociągu, oznaczonego na rysunku planu;
- 3) dopuszczenie lokalizacji ciągów pieszych lub rowerowych;
- 4) zakaz lokalizacji miejsc postojowych dla samochodów;
- 5) dostęp do przyległych dróg publicznych.

§ 9. W zakresie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania, dla terenu oznaczonego symbolem C ustala się:

- 1) lokalizację ciepłociągu;
- 2) dopuszczenie lokalizacji:
 - a) dojazdów,
 - b) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;
- 3) dostęp do przyległych dróg publicznych lub do dróg publicznych poprzez drogi wewnętrzne, w tym położone poza planem lub poprzez teren 1P .

§ 10. W zakresie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania, dla terenów oznaczonych symbolami: KD-GP , KD-D, KD-Dxs i KD-Dxr:

- 1) dla terenu KD-GP ustala się:

- a) lokalizację dwóch jezdni głównych po dwa pasy ruchu każda, z dodatkowymi pasami na wlotach skrzyżowań,
 - b) lokalizację jezdni dodatkowej w strefie wskazanej na rysunku planu, przy czym szerokość jezdni nie może być mniejsza niż 5,0 m,
 - c) lokalizację zatok dla przystanków autobusowych, w tym w rejonie położonego poza planem przystanku kolejowego Poznań Antoninek,
 - d) lokalizację ścieżki rowerowej i chodników po północnej stronie drogi oraz chodnika na dojściach do przystanków autobusowych, z zastrzeżeniem lit. h-i,
 - e) zakaz lokalizacji zjazdów z jezdni głównych, z uwzględnieniem lit. f,
 - f) dopuszczenie lokalizacji:
 - jednego zjazdu z obu jezdni głównych, przy czym parametry zjazdu powinny spełniać wymagania, jak dla skrzyżowania z drogą klasy L,
 - nie więcej niż dwóch zjazdów z północnej jezdni głównej,
 - g) dopuszczenie, wzdłuż terenu 1P, lokalizacji jezdni lub pieszo-jezdni, albo ich fragmentów, dla celów przeciwpożarowych,
 - h) w miejscach ograniczeń terenowych dopuszczenie lokalizacji ciągu pieszo-rowerowego o szerokości nie mniejszej niż 3,0 m, zamiast chodnika i ścieżki rowerowej,
 - i) dopuszczenie rezygnacji z lokalizacji ścieżki rowerowej, w przypadku przeprowadzenia ruchu rowerowego po jezdniach lub pieszo-jezdniach, o których mowa w lit. b oraz g,
 - j) zakaz lokalizacji stanowisk postojowych dla samochodów, z zastrzeżeniem lit. k,
 - k) dopuszczenie lokalizacji stanowisk postojowych dla samochodów wzdłuż jezdni dodatkowej, o której mowa w lit. b,
 - l) dopuszczenie zachowania magistrali wodociągowej, wskazanej na rysunku planu;
 - 2) dla terenu KD-D ustala się:
 - a) lokalizację jezdni i co najmniej jednostronnego chodnika, z uwzględnieniem lit. b,
 - b) dopuszczenie lokalizacji pieszo-jezdni o szerokości nie mniejszej niż 5,0 m, zamiast jezdni i chodników;
 - 3) dla terenu KD-Dxs ustala się:
 - a) lokalizację pieszo-jezdni o szerokości nie mniejszej niż 5,0 m, z uwzględnieniem lit. c,
 - b) lokalizację placu do zawracania samochodów na nieprzelotowym zakończeniu drogi,
 - c) dopuszczenie lokalizacji jezdni i co najmniej jednostronnego chodnika, zamiast pieszo-jezdni;
 - 4) dla terenu KD-Dxr ustala się lokalizację:
 - a) ścieżki rowerowej o szerokości nie mniejszej niż 2,0 m,
 - b) chodnika o szerokości nie mniejszej niż 2,25 m,
 - c) pochylni lub schodów, stanowiących elementy bezkolizyjnego przejścia i przejazdu rowerowego pod torami kolejowymi położonymi poza planem;
 - 5) dopuszczenie lokalizacji sieci i urządzeń infrastruktury technicznej.
- § 11.** W zakresie szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczeń w ich użytkowaniu, w tym zakazu zabudowy, ustala się:
- 1) uwzględnienie w zagospodarowaniu terenów i podczas realizacji obiektów budowlanych ograniczeń wynikających z położenia w zasięgu powierzchni ograniczających wysokość zabudowy lotniska Poznań/Kobylnica, w szczególności z przepisów odrębnych z zakresu prawa lotniczego;
 - 2) uwzględnienie w zagospodarowaniu terenów:
 - a) 1P i 2P ograniczeń dla budynków wynikających z sąsiedztwa terenów lasu i zalesień,

- b) 1P ograniczeń wynikających z wyznaczenia stref ochronnych ujęć wody – terenów ochrony bezpośredniej, które wskazano na rysunku planu,
- c) KD-Dxs , KD-Dxr i 1P ograniczeń odległości wynikających z sąsiedztwa linii kolejowej,
- d) ograniczeń wynikających z przebiegu sieci infrastruktury technicznej;
- 3) zakaz lokalizacji budynków na terenach: KD-GP , KD-D , KD-Dxs i KD-Dxr .

§ 12. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się:

- 1) zachowanie ciągłości powiązań elementów pasa drogowego, w szczególności jezdni, pieszo-jezdni, chodników i ścieżek rowerowych, w granicy obszaru objętego planem oraz z zewnętrznym układem komunikacyjnym;
- 2) na terenach dróg publicznych dopuszczenie lokalizacji dodatkowych, innych niż ustalone planem, elementów układu komunikacyjnego;
- 3) wymóg przystosowania terenu KD-GP do prowadzenia komunikacji autobusowej poprzez zabezpieczenie odpowiednich parametrów jezdni na szlaku i skrzyżowaniach;
- 4) szerokość dróg publicznych w liniach rozgraniczających, zgodnie z rysunkiem planu;
- 5) lokalizację dróg publicznych:
 - a) klasy głównej ruchu przyspieszonego na terenie KD-GP ,
 - b) klasy dojazdowej na terenach: KD-D , KD-Dxs i KD-Dxr , przy czym na terenie KD-Dxs jako podstawowy sposób zagospodarowania ustala się pieszo-jeznię;
 - 6) na terenach przeznaczonych do zabudowy zapewnienie stanowisk postojowych dla samochodów osobowych w granicach działki budowlanej, w łącznej liczbie nie mniejszej niż:
 - a) 32 stanowiska postojowe na każdych 100 zatrudnionych w zakładach produkcyjnych, w tym 2 dla pojazdów osób niepełnosprawnych,
 - b) 30 stanowisk postojowych na każde 1000 m² powierzchni użytkowej obiektów usługowych, w tym 3 dla pojazdów osób niepełnosprawnych;
 - 7) na terenach przeznaczonych do zabudowy zapewnienie stanowisk postojowych dla rowerów w granicach działki budowlanej, w łącznej liczbie nie mniejszej niż:
 - a) 15 stanowisk postojowych na każdych 100 zatrudnionych w zakładach produkcyjnych,
 - b) 15 stanowisk postojowych na każde 1000 m² powierzchni użytkowej obiektów usługowych;
 - 8) na terenach 1P i 2P zapewnienie w granicach terenu stanowisk do przeładunku towarów, zlokalizowanych poza stanowiskami postojowymi wymienionymi w pkt 6 i 7.

§ 13. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej ustala się:

- 1) dopuszczenie robót budowlanych w zakresie:
 - a) sieci infrastruktury technicznej, w tym w szczególności: gazowej, wodociągowej, kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, ciepłowniczej, telekomunikacyjnej,
 - b) systemu monitoringu wizyjnego oraz systemu służb ratowniczych i bezpieczeństwa publicznego;
- 2) zaopatrzenie w wodę pitną z sieci wodociągowej;
- 3) dopuszczenie zachowania indywidualnych ujęć wód głębinowych, wskazanych na rysunku planu;
- 4) na terenach: 1P , 2P i U dopuszczenie lokalizacji stacji transformatorowych wolno stojących lub wbudowanych w budynek o innym przeznaczeniu.

§ 14. Ustala się stawkę służącą naliczeniu opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości, w wysokości 30%.

§ 15. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Poznania.

§ 16. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od daty jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego.

Przewodniczący Rady Miasta Poznania
(-) Grzegorz Ganowicz

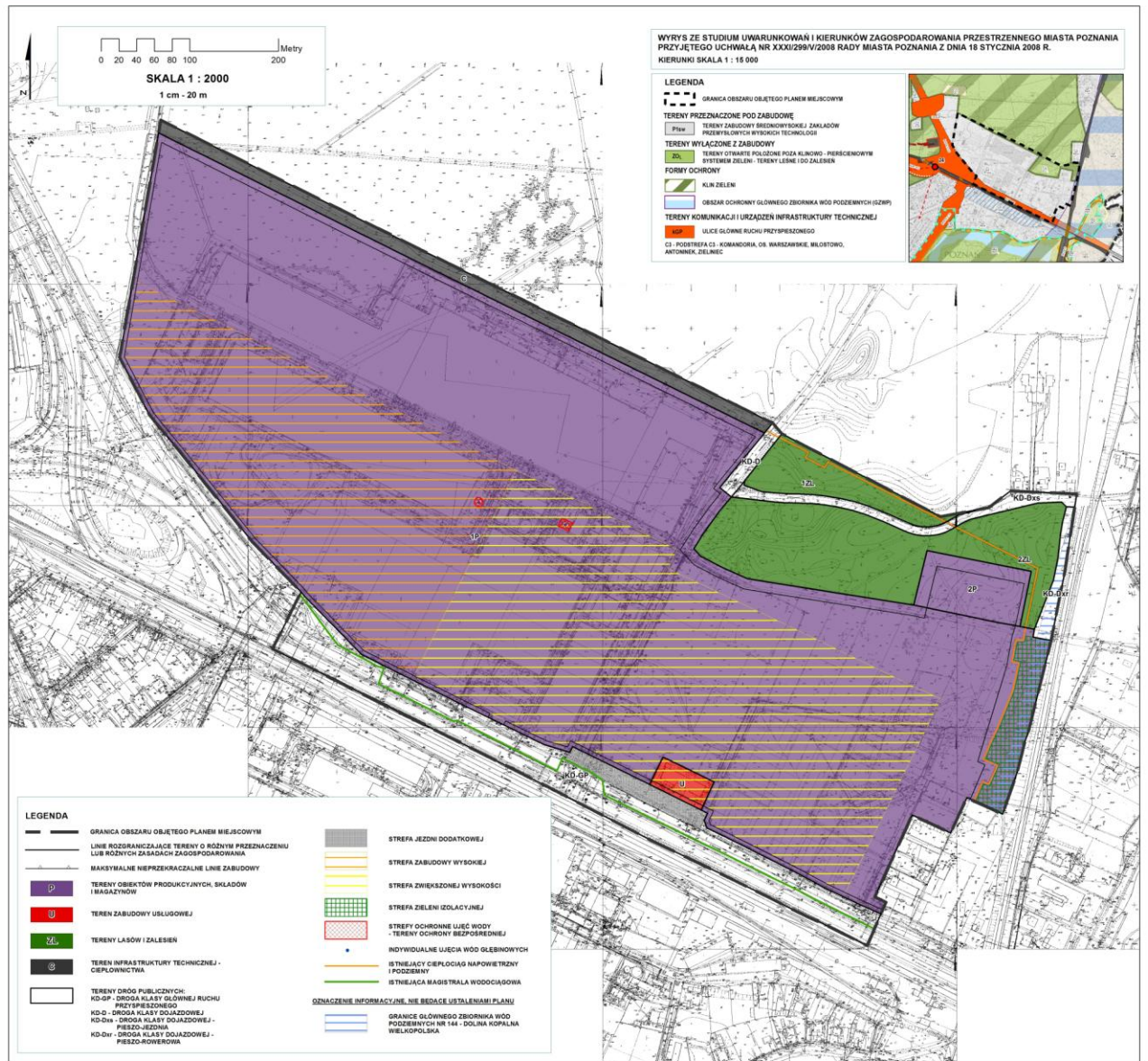
Załącznik nr 1 do Uchwały Nr LXXI/1110/VI/2014

Rady Miasta Poznania

z dnia 8 lipca 2014 r.

Załącznik Nr 1

MIJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO "STREFA PRZEMYSŁOWA PRZY UL. WARSZAWSKIEJ" W POZNANIU



Załącznik Nr 2 do uchwały Nr LXXI/1110/VI/2014
RADY MIASTA POZNANIA
z dnia 8 lipca 2014r.

Rozstrzygnięcie Rady Miasta Poznania o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, poz. 951 i poz. 1445, z 2013 r. poz. 21, poz. 405 i poz. 1238 oraz z 2014 r. poz. 379) rozstrzyga się, co następuje:

§ 1

Uwagi wniesione przez osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Nie zgadzamy się na budowanie ścieżki pieszo-rowerowej z przeciskiem pod torami kolejowymi.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Droga pieszo-rowerowa, oznaczona symbolem KD-Dxr wyznaczona została na wyraźny wniosek mieszkańców Zielinca zgłoszony ustnie podczas jednego z szeregu spotkań organizowanych w trakcie sporządzania przez Politechnikę Poznańską „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”. Po likwidacji ul. Główniec jako drogi publicznej droga KD-Dxr wraz z ul. Krośniewicką będzie kontynuacją ścieżki pieszo-rowerowej zaplanowanej wraz z przejściem pod torami kolejowymi po zachodniej stronie linii kolejowej relacji Poznań – Krzesiny – Kobylnica, w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu. Po likwidacji części ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej, służyć ma ona również mieszkańcom domów przy ul. Krośniewickiej docelowo jako legalna i bezpieczna alternatywa pieszo-rowerowa, przedostania się w kierunku ul. Warszawskiej, w tym do planowanych przystanków autobusowych na osiedlu Zieliniec oraz do stacji kolejowej Poznań Antoninek.

Należy podkreślić, że budowa drogi pieszo-rowerowej po zachodniej stronie torów kolejowych wraz z przepustem pieszo-rowerowym pod torami na wysokości ul. Dziczkiej

wynikała również z przeprowadzonej przez zespół ekspercki z Politechniki Poznańskiej, niezależnie od planu miejscowego, „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.” sporządzonej w lipcu 2013 r.

Plan miejscowy ustala jednoznacznie dla terenu KD-Dxr lokalizację: ścieżki rowerowej o szerokości nie mniejszej niż 2,0 m, chodnika o szerokości nie mniejszej niż 2,25 m oraz pochylni lub schodów, stanowiących elementy bezkolizyjnego przejścia i przejazdu rowerowego pod torami kolejowymi położonymi poza planem, nie dopuszczając tym samym do wydzielenia w jego granicach jezdni czy też pieszo-jezdni dla pojazdów samochodowych. Zatem argument, że proponowane w planie rozwiązanie spowoduje w rejonie drogi pieszo-rowerowej zwiększenie natężenia ruchu poprzez ewentualne dojazdy do parkingów pracowniczych VW, jest bezpodstawny. Ponadto projekt planu nie przesądza o konkretnej lokalizacji parkingów na terenie obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, wyznaczonych w planie miejscowym, dlatego argument o zlokalizowaniu parkingu na terenie 1P w pobliżu domów mieszkańców Zielińca nie znajduje uzasadnienia.

2. Treść uwagi: Wnosimy o wyznaczenie większego niż 30 m obszaru ochronnego pomiędzy fabryką VW a osiedlem Zieliniec w postaci naturalnej bariery lasu, która oddzielałaby tereny przemysłowe od najbliższych domostw przed i za torami kolejowymi.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W celu ochrony mieszkańców ul. Krośniewickiej, jak również mieszkańców osiedla Zieliniec przed bezpośrednim widokiem na krajobraz silnie zurbanizowany – przemysłowy, w planie miejscowym ustalono odrębny teren lasów i zalesień (ZZL), którego minimalna miąższość między ul. Krośniewicką (KD-Dxr), a terenem obiektów produkcyjnych, składów i magazynów (2P) wynosi ponad 60 m. Ponadto wzdłuż torów kolejowych na terenie obiektów produkcyjnych, składów i magazynów (1P) ustalono obligatoryjną strefę zieleni izolacyjnej w formie skupiska lub szpalerów drzew o zwartej strukturze, której szerokość wynosi między 20 m a 35 m. Poszerzenie tej strefy jest obecnie niemożliwe, ze względu na przebiegający w tym rejonie podziemny i napowietrzny ciepłociąg.

Jednocześnie należy podkreślić, że oddziaływanie pasa zieleni wysokiej jako elementu tłumiącego hałas, proponowanego w projekcie planu w celu maskowania bryły planowanego obiektu produkcyjnego, dla obserwatora zlokalizowanego po drugiej stronie nasypu kolejowego, nie wpłynie w sposób znaczący na zmniejszenie poziomu hałasu kolejowego, bo

osiągalna skuteczność tłumienia hałasu będzie na poziomie ok. 1 dB, co jest wielkością nierozróżnialną przez ludzi. Zatem strefa zieleni izolacyjnej pełnić będzie przede wszystkim ochronę wizualną, niezwiązaną z uciążliwościami akustycznymi, czy potencjalnymi przekroczeniami standardów jakości środowiska, gdyż te zgodnie z art. 144 ustawy Prawo Ochrony Środowiska muszą zamykać się w granicach działki budowlanej, do której inwestor ma tytuł prawny, w przeciwnym razie, należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne.

3. Treść uwagi: Wniesiono o modernizację dróg dojazdowych do posesji tj. ul. Krośniewickiej i ul. Świętowidzkiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W planie miejscowym wyznaczono teren drogi publicznej klasy dojazdowej, oznaczony symbolem KD-Dxs, o szerokości w linach rozgraniczających 10 m. Droga ta stanowi i stanowić będzie dojazd do działek budowlanych zlokalizowanych przy ul. Krośniewickiej. W granicach drogi KD-Dxs ustalono:

- a) lokalizację pieszo-jezdni o szerokości nie mniejszej niż 5,0 m, z uwzględnieniem lit. c,
- b) lokalizację placu do zawracania samochodów na nieprzelotowym zakończeniu drogi,
- c) dopuszczenie lokalizacji jezdni i co najmniej jednostronnego chodnika, zamiast pieszo-jezdni;

Ustalenia planu gwarantują właściwe, zgodne z przepisami prawa parametry umożliwiające bezpieczny dojazd do posesji. Termin realizacji ww. ustaleń planu nie wynika jednak z planu miejscowego, a z Wieloletniej Prognozy Inwestycyjnej Miasta. Plan miejscowy nie może przesądzać o terminie realizacji jego ustaleń.

Ul. Świętowidzka położona jest w całości poza granicami mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu i nie może być przedmiotem jego ustaleń. Sposób zagospodarowania i parametry ww. ulicy ustalone zostały w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu.

4. Treść uwagi: Nie należy burzyć ładu przestrzennego Poznania, w kontekście klinów zieleni ochronnej, do których należy m.in. las w Zielńcu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Przeważająca większość obszaru określanego nazwą wschodniego klina zieleni miasta Poznania znajduje się poza granicami planu miejscowego. Większość „lasu w Zielńcu” objęta jest obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu, w którym pełni funkcję

terenów lasów (1ZL i 2ZL). Jedynie niewielki południowo-wschodni fragment „lasu w Zielńcu” znajduje się w granicach mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. W pełnej zgodności ze Studium, w którym obszar ten otrzymał kierunek, oznaczony jako teren wyłączony z zabudowy – ZOL, tj. teren otwarty położony poza klinowo-pierścieniowym systemem zieleni – teren leśny i do zalesień, plan miejscowy ustalił dla niego przeznaczenie – tereny lasów i zalesień (1ZL i 2ZL).

Biorąc powyższe pod uwagę, stwierdza się, że oba ww. plany miejscowe utrzymują dla przedmiotowej części wschodniego klina zieleni miasta Poznania przeznaczenie i sposób użytkowania, które w pełni wpisują się w cele funkcjonowania klinów zieleni w mieście.

§ 2

Uwagi wniesione przez osoby fizyczne – mieszkańców ul. Krośniewickiej.

1. **Treść uwagi:** Wnosimy o niebudowanie ścieżki pieszo-rowerowej z przeciskiem pod torami kolejowymi.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Droga pieszo-rowerowa, oznaczona symbolem KD-Dxr wyznaczona została na wyraźny wniosek mieszkańców Zielńca zgłoszony ustnie podczas jednego z szeregu spotkań organizowanych w trakcie sporządzania przez Politechnikę Poznańską „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”. Po likwidacji ul. Główniec jako drogi publicznej droga KD-Dxr wraz z ul. Krośniewicką będzie kontynuacją ścieżki pieszo-rowerowej zaplanowanej wraz z przejściem pod torami kolejowymi po zachodniej stronie linii kolejowej relacji Poznań – Krzesiny – Kobylnica, w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu. Po likwidacji części ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej, służyć ma ona również mieszkańcom domów przy ul. Krośniewickiej docelowo jako legalna i bezpieczna alternatywa pieszo-rowerowa, przedostania się w kierunku ul. Warszawskiej, w tym do planowanych przystanków autobusowych na osiedlu Zieliniec oraz do stacji kolejowej Poznań Antoninek.

Należy podkreślić, że budowa drogi pieszo-rowerowej po zachodniej stronie torów kolejowych wraz z przepustem pieszo-rowerowym pod torami na wysokości ul. Dziczaj wynikała również z przeprowadzonej przez zespół ekspercki z Politechniki Poznańskiej, niezależnie od planu miejscowego, „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu

transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.” sporządzonej w lipcu 2013 r.

Plan miejscowy ustala jednoznacznie dla terenu KD-Dxr lokalizację: ścieżki rowerowej o szerokości nie mniejszej niż 2,0 m, chodnika o szerokości nie mniejszej niż 2,25 m oraz pochylni lub schodów, stanowiących elementy bezkolizyjnego przejścia i przejazdu rowerowego pod torami kolejowymi położonymi poza planem, nie dopuszczając tym samym do wydzielenia w jego granicach jezdni czy też pieszo-jezdni dla pojazdów samochodowych. Zatem argument, że proponowane w planie rozwiązanie spowoduje w rejonie drogi pieszo-rowerowej zwiększenie natężenia ruchu poprzez ewentualne dojazdy do parkingów pracowniczych VW, jest bezpodstawny. Ponadto projekt planu nie przesądza o konkretnej lokalizacji parkingów na terenie obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, wyznaczonych w planie miejscowym, dlatego argument o zlokalizowaniu parkingu na terenie 1P w pobliżu domów mieszkańców Zielińca nie znajduje uzasadnienia.

2. Treść uwagi: Wnosimy o zwiększenie obszaru ochronnego pomiędzy fabryką VW a naszymi domami w postaci naturalnej bariery lasu, która oddzielałaby dużą halę i wiaty logistyczne od nas.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W celu ochrony mieszkańców ul. Krośniewickiej przed bezpośrednim widokiem na krajobraz silnie zurbanizowany – przemysłowy, w planie miejscowym ustalono odrębny teren lasów i zalesień (ZZL), którego minimalna miąższość między ul. Krośniewicką (KD-Dxr), a terenem obiektów produkcyjnych, składów i magazynów (2P) wynosi ponad 60 m. Jednak należy tu zdecydowanie podkreślić, że chodzi przede wszystkim o ochronę wizualną, niezwiązaną z uciążliwościami akustycznymi, czy potencjalnymi przekroczeniami standardów jakości środowiska, gdyż te zgodnie z art. 144 ustawy Prawo Ochrony Środowiska muszą zamykać się w granicach działki budowlanej, do której inwestor ma tytuł prawny, w przeciwnym razie, należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne. Wyznaczenie wyłącznie terenu leśnego niezależnie od jego szerokości może okazać się niewystarczającą ochroną przed ponadnormatywnymi uciążliwościami.

3. Treść uwagi: Wniesiono o modernizację drogi dojazdowej do naszych posesji tj. ul. Krośniewickiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W planie miejscowym wyznaczono teren drogi publicznej klasy dojazdowej, oznaczony symbolem KD-Dxs, o szerokości w linach rozgraniczających 10 m. Droga ta stanowi i stanowić będzie dojazd do działek budowlanych zlokalizowanych przy ul. Krośniewickiej. W granicach drogi KD-Dxs ustalono:

- a) lokalizację pieszo-jezdni o szerokości nie mniejszej niż 5,0 m, z uwzględnieniem lit. c,
- b) lokalizację placu do zawracania samochodów na nieprzelotowym zakończeniu drogi,
- c) dopuszczenie lokalizacji jezdni i co najmniej jednostronnego chodnika, zamiast pieszo-jezdni;

Ustalenia planu gwarantują właściwe, zgodne z przepisami prawa parametry umożliwiające bezpieczny dojazd do posesji. Termin realizacji ww. ustaleń planu nie wynika jednak z planu miejscowego, a z Wieloletniej Prognozy Inwestycyjnej Miasta. Plan miejscowy nie może przesądzać o terminie realizacji jego ustaleń.

§ 3

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Ustalić lokalizację parkingów pracowniczych VW poza granicami mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W planie miejscowym, na terenach przeznaczonych do zabudowy ustalono zapewnienie stanowisk postojowych dla samochodów osobowych w granicach działki budowlanej, z kolei „działka budowlana” zdefiniowana została w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

W planie, na terenach obiektów produkcyjnych, składów i magazynów dopuszczono lokalizację parkingów: naziemnych, wielopoziomowych lub podziemnych i wyliczono, że przy prognozowanej docelowej liczbie zatrudnionych miejsca postojowe dla pracowników są możliwe do zrealizowania w granicach planu, zatem argument o braku przestrzeni w granicach planu dla lokalizacji parkingów jest nieuzasadniony.

Na rysunku planu nie wskazano konkretnej lokalizacji parkingu, ponieważ realizacja tak dużej liczby miejsc postojowych dla samochodów stanowić może przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego konieczne będzie przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której dopiero decyzja środowiskowa wydana na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko wykaże miejsca lokalizacji parkingów.

W planie miejscowym ustalono dostęp terenu IP do terenu KD-D i terenu KD-GP oraz do dróg publicznych położonych poza planem, oraz poprzez drogi wewnętrzne, w tym położone poza planem. Ponadto dla terenu KD-GP (ul. Warszawska) dopuszczono lokalizację jednego zjazdu z obu jezdni głównych, przy czym parametry zjazdu powinny spełniać wymagania, jak dla skrzyżowania z drogą klasy L oraz lokalizację nie więcej niż dwóch zjazdów z północnej jezdni głównej. Biorąc powyższe pod uwagę, przekonanie, że cały ruch samochodów pracowniczych VW będzie odbywał się ulicami Zielińca jest bezzasadne.

2. Treść uwagi: Zakwestionowanie zasadność lokalizacji przecisku pod torami na wysokości ul. Świętowidzkiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Jeżeli parkingi pracownicze zlokalizowane zostaną w granicach planu miejscowego, nie ma podstaw, aby sądzić iż parkowanie odbywać się będzie na terenie osiedla Zieleniec, a przecisk pod torami służyć będzie dojściu do fabryki. Należy tu podkreślić, że obecnie istnieje możliwość przejścia przez tory kolejowe, przejściem zlokalizowanym na poziomie terenu.

3. Treść uwagi: Nie wybrano wariantu komunikacyjnego, alternatywnego do ul. Smółdzinowskiej oraz nie zapewniono środków finansowych na realizację pełnego układu zastępczego.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W dniu 12 maja 2013 r. przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57% opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrajnych skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej.

W trakcie procedury opracowywania planu miejscowego sporządzona została „Prognoza skutków finansowych”, która zgodnie z przepisami prawa, dotyczy tylko i wyłącznie obszaru objętego mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. Ulice osiedla Zieleniec położone są poza obszarem objętym ww. planem miejscowym, dlatego ani plan ani

prognoza finansowa nie odnoszą się do kosztów i finansowania alternatywnego układu komunikacyjnego (poza terenem KD-Dxr położonym w granicach planu).

§ 4

Uwagi wniesione przez osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Odstąpić od kierunku prac planistycznych i zastąpić wybrane rozwiązania planistyczne koncepcją budowy osiedla mieszkaniowego z wolno stojącą zabudową jednorodzinną, którego ład, estetyka i układ funkcjonalny uzupełnią w sposób spójny dostępną przestrzeń z korzyścią dla krajobrazu i otoczenia aglomeracji miejskiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Polityka przestrzenna Miasta Poznania określona została w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”. W obecnie obowiązującym „Studium...”, przyjętym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r., przedmiotowy obszar obejmuje przede wszystkim teren przeznaczony pod zabudowę – **P1sw**, tj. teren zabudowy średniowysokiej zakładów przemysłowych wysokich technologii. Taki, a nie inny kierunek zmian w strukturze przestrzennej miasta, zapisany w „Studium...”, wynikał z uwzględnienia uwarunkowań dotyczących dotychczasowego przeznaczenia i zagospodarowania terenu po zachodniej stronie ul. Smóldzinowskiej (wcześniej fabryka „Tarpan”, obecnie VW) oraz z potrzeb i możliwości rozwoju miasta. Lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej po wschodniej stronie ul. Smóldzinowskiej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego (ul. Warszawska), linii kolejowej relacji Poznań – Kobylnica oraz dużego zakładu produkcyjnego (fabryka VW) sprzeczna jest z zasadami ładu przestrzennego. Ponadto lokalizacja zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej byłaby niezgodna ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”, co naruszałoby art. 20 ustawy z dnia z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a w konsekwencji prowadziłoby do nieuchwalenia planu. Należy tu podkreślić, że trwają prace nad sporządzeniem nowego „Studium...”, w którym utrzymano podstawowy kierunek zmian dla tej części miasta. W terminie do 14 lutego 2014 r. można było składać uwagi do proponowanych rozwiązań Studium.... Nie wpłynęła żadna uwaga o zmianę kierunku z produkcyjnego na mieszkaniowy jednorodzinny. Wpłynęły natomiast uwagi o zachowanie i kontynuację kierunku produkcyjnego.

2. **Treść uwagi:** Zakwestionowanie tworzenia strefy przemysłowej w obrębie miasta Poznania, a nie poza jego granicami.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Polityka przestrzenna Miasta Poznania określona została w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”. Wskazuje ono kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta i wyznacza m.in. tereny zieleni wyłączone z zabudowy, tereny mieszkaniowe, tereny sportowo-rekreacyjne, a także tereny produkcyjno-usługowe, w ramach których powinny znaleźć się nowe miejsca pracy. „Studium...” sporządzane jest dla obszaru gminy i nie może wskazywać kierunków rozwoju dla gmin sąsiednich.

W obecnie obowiązującym „Studium...”, przyjętym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r., przedmiotowy obszar obejmuje przede wszystkim teren przeznaczony pod zabudowę – **PIsw**, tj. teren zabudowy średniowysokiej zakładów przemysłowych wysokich technologii. Taki, a nie inny kierunek zmian w strukturze przestrzennej miasta, zapisany w „Studium...” wynikał z uwzględnienia uwarunkowań dotyczących dotychczasowego przeznaczenia i zagospodarowania terenu po zachodniej stronie ul. Smołdzinowskiej (wcześniej fabryka „Tarpan”, obecnie VW) oraz z potrzeb i możliwości rozwoju miasta.

Ponadto trwają prace nad sporządzeniem nowego „Studium...”, w którym utrzymano podstawowy kierunek zmian dla tej części miasta. W terminie do 14 lutego 2014 r. można było składać uwagi do proponowanych rozwiązań „Studium...”. Nie wpłynęła żadna uwaga o zmianę kierunku z produkcyjnego na mieszkaniowy jednorodzinny. Wpłynęły natomiast uwagi o zachowanie i kontynuację kierunku produkcyjnego.

3. **Treść uwagi:** Tworzenie strefy przemysłowej odbędzie się kosztem terenów leśnych. Poszerzenie i przystosowanie ul. Leśnej do większego ruchu kołowego będzie związane z koniecznością wycięcia kilkudziesięciu hektarów lasu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Linie rozgraniczające tereny przeznaczone do zabudowy w mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w żaden sposób nie ingerują w grunty leśne, a ustalone przeznaczenie nie doprowadzi do zmniejszenia gruntów leśnych występujących w granicach planu, w stosunku do przeznaczenia, zagospodarowania i użytkowania ustalonego w mpzp „Rejon ul. Głównieniec” w Poznaniu oraz mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B, obowiązujących do tej pory na analizowanym obszarze. Nastąpiła

wprawdzie zmiana przeznaczenia fragmentu terenu przeznaczonego w mpzp „Rejon ul. Głównieniec” w Poznaniu do zalesień (RL) na teren drogi publicznej KD-Dxr, jednak teren RL nie był i nie jest gruntem leśnym, w rozumieniu przepisów odrębnych dotyczących lasów. Należy ponadto podkreślić, że lasy występujące w granicach planu w rejonie ul. Krośniewickiej zostały zachowane i będą chronione poprzez ustalone dla nich w planie przeznaczenie tzn. tereny lasów i zalesień (1ZL i 2ZL).

Ul. Leśna położona jest w całości poza obszarem objętym ustaleniami mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, w granicach obowiązującego mpzp „Zieliniec” w Poznaniu.

4. Treść uwagi: Rozbudowa fabryki i wybudowanie parkingu w nowej lokalizacji zakłóci spokój mieszkańców.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Rozbudowa fabryki VW, jak również każdej innej inwestycji o funkcji obiektów produkcyjnych, składów i magazynów w analizowanej części miasta, była możliwa jeszcze przed uchwaleniem mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, na podstawie mpzp „Rejon ul. Głównieniec” w Poznaniu (uchwała Nr LXXIII/1010/V/2010 z dnia 8 czerwca 2010 r.), mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B (uchwała Nr LXXXV/955/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.) oraz mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część A (uchwała Nr LXXXV/954/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.).

W planie, na terenach obiektów produkcyjnych, składów i magazynów dopuszczono lokalizację parkingów: naziemnych, wielopoziomowych lub podziemnych. Na rysunku planu nie wskazano konkretnej lokalizacji parkingu, ponieważ realizacja tak dużej liczby miejsc postojowych dla samochodów stanowić może przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego konieczne będzie przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której dopiero decyzja środowiskowa wydana na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko wykaże miejsca lokalizacji parkingów. Nie można zatem zakładać, że nowa lokalizacja parkingu zakłóci spokój mieszkańców.

§ 5

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. Treść uwagi: Wniesiono następujące uwagi:

- 1) W projekcie planu nie uwzględniono ul. Świętowidzkiej.

2) Ul. Sośnicka po modernizacji powinna mieć chodnik oraz ścieżkę rowerową.

3) Projekt planu nie obejmuje ochrony mieszkańców Zielińca przed hałasem z ul. Warszawskiej. Wnosi się o ustawienie od ul. Sośnickiej do mostu trasy pociągów towarowych ekranów akustycznych.

4) Konieczne jest wprowadzenie połączenia komunikacyjnego Zieliniec – ul. Warszawska – Rondo Śródka.

5) Planowane skrzyżowanie ul. Sośnicka/ul. Warszawska powinno być w formie ronda.

Rozstrzygnięcie: uwagi nieuwzględnione.

Uzasadnienie: Wszystkie wniesione uwagi dotyczą ulic lub obszarów położonych w całości poza terenami objętymi mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu, zatem ze względów merytorycznych i formalnoprawnych nie mogły zostać uwzględnione w planie. Większość zagadnień poruszanych w uwagach dotyczy obszaru objętego obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu (uchwała Nr LXXIII/1013/V/2010 z 8 czerwca 2010 r.).

§ 6

Uwagi wniesione przez Stowarzyszenie PRAWO do MIASTA.

1. **Treść uwagi:** Wniesiono o unieważnienie procedury planistycznej dla przedmiotowego planu od samego początku, tj. etapu wywołania planu, ze względu m.in. na zbyt mały obszar objęty planem miejscowym.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Do prac nad projektem mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu przystąpiono w związku z podjęciem uchwały Nr XX/262/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. Granice obszaru objętego planem oznaczono na mapie, stanowiącej załącznik graficzny do niniejszej uchwały. Zgodnie z przepisami prawa uchwała zatwierdzająca plan musi być tożsama z uchwałą o przystąpieniu do planu, zatem zmiana granic planu na obecnym etapie jest niemożliwa.

Ponadto obszar proponowany do włączenia w granice mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu objęty jest obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu (uchwała Nr LXXIII/1013/V/2010 z 8 czerwca 2010 r.), w którym ustalono m.in. możliwe

rozwiązania komunikacyjne zarówno przy założeniu zachowania ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej, jak i w przypadku likwidacji jej jako drogi publicznej.

W trakcie procedury opracowywania planu sporządzona została przez Politechnikę Poznańską „Wielokryterialna analiza wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”, z której wynikają alternatywne i ekwiwalentne rozwiązania komunikacyjne w przypadku wyłączenia ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Optymalne rozwiązania komunikacyjne zaproponowane w ww. analizie mają swoje odzwierciedlenie w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu.

W momencie przystępowania do projektu planu Rada Osiedla Antoninek-Zieliniec-Kobylepole nie zgłosiła zastrzeżeń, co do proponowanych granic wywołania planu miejscowego.

2. Treść uwagi: Poprowadzenie ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej dotychczasowej kategorii w tunelu lub po estakadzie, zakładając drogę o szerokości jezdni nie mniejszej niż 7m. 1x2 pasy ruchu w przeciwnych kierunkach z chodnikiem szerokości 2 m i droga rowerową szerokości 2m.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Proponowane rozwiązanie rozważane było zarówno w planie miejscowym, jak i w sporządzonej przez Politechnikę Poznańską „Wielokryterialnej analizie wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”. Spośród 8 analizowanych wariantów, ten otrzymał w rankingu jedną z ostatnich lokat. Należy podkreślić, że szukano rozwiązań kompromisowych, a nie optymalnych tylko dla jednej ze stron. Ponadto, ze względu na ogromne koszty realizacji, wariant z tunelem nie jest możliwy do realizacji w szybkim terminie.

Wnoszący uwagę w uzasadnieniu pisze, że uchwalenie planu jest dopuszczalne tylko pod warunkiem przyjęcia uwagi albo uprzedniego wykonania innego rozwiązania komunikacyjnego poza planem w uzgodnieniu ze społecznością lokalną. Należy stwierdzić, że rozwiązanie takie zostało zaproponowane i zaakceptowane przez większość mieszkańców, jednak termin uchwalenia planu i realizacja układu komunikacyjnego nie dotyczy zagadnień merytorycznych planu.

3. Treść uwagi: Wytyczyć ulicę, która przejmie funkcje ul. Smółdzinowskiej i przebiegać będzie po zachodniej stronie linii kolejowej w jej bezpośrednim sąsiedztwie, w granicach planu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Proponowane rozwiązanie nie zostało zapisane w planie miejscowym z uwagi na fakt, że w przypadku likwidacji ul. Smółdzinowskiej nie będzie to rozwiązanie optymalne z punktu widzenia mieszkańców Zielińca, zarówno tych mieszkających po wschodniej, jak i zachodniej stronie torów kolejowych. Rozwiązania optymalne ustalone zostały w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu i potwierdzone w „Wielokryterialnej analizie wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”. Ponadto takie rozwiązanie prowadziłoby do kolizji z istniejącym wiaduktem kolejowym nad ul. Warszawską.

Należy również podkreślić, że w dniu 12 maja 2013 r., przed sporządzeniem projektu planu w wersji do przekazania jej właściwym organom do opiniowania i uzgadniania, przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57% opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sońnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrzętnych skrzyżowania ulic Sońnickiej i Warszawskiej.

§ 7

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Wniesiono o odstępianie od kierunku prac planistycznych i zastąpić wybrane rozwiązania planistyczne koncepcją budowy osiedla mieszkaniowego z wolno stojącą zabudową jednorodziną, którego ład, estetyka i układ funkcjonalny uzupełnią w sposób spójny dostępną przestrzeń z korzyścią dla krajobrazu i otoczenia aglomeracji miejskiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Polityka przestrzenna Miasta Poznania określona została w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”. W obecnie obowiązującym „Studium...”, przyjętym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r., przedmiotowy obszar obejmuje przede wszystkim teren przeznaczony pod zabudowę – **P1sw**, tj. teren zabudowy średniowysokiej zakładów przemysłowych wysokich technologii. Taki, a nie inny kierunek zmian w strukturze

przestrzennej miasta, zapisany w „Studium...” wynikał z uwzględnienia uwarunkowań dotyczących dotychczasowego przeznaczenia i zagospodarowania terenu po zachodniej stronie ul. Smółdzinowskiej (wcześniej fabryka „Tarpan”, obecnie VW) oraz z potrzeb i możliwości rozwoju miasta. Lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej po wschodniej stronie ul. Smółdzinowskiej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego (ul. Warszawska), linii kolejowej relacji Poznań – Kobylnica oraz dużego zakładu produkcyjnego (fabryka VW) sprzeczna jest z zasadami ładu przestrzennego. Ponadto, jak już wspomniano powyżej, lokalizacja zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej byłaby niezgodna ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”, co naruszałoby art. 20 ustawy z dnia z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a w konsekwencji prowadziłyby do nieuchwalenia planu. Należy tu podkreślić, że trwają prace nad sporządzeniem nowego „Studium...”, w którym utrzymano podstawowy kierunek zmian dla tej części miasta. W terminie do 14 lutego 2014 r. można było składać uwagi do proponowanych rozwiązań "Studium...". Nie wpłynęła żadna uwaga o zmianę kierunku z produkcyjnego na mieszkaniowy jednorodzinny. Wpłynęły natomiast uwagi o zachowanie i kontynuację kierunku produkcyjnego.

2. Treść uwagi: Zarzucono planowi zamknięcie ul. Smółdzinowskiej i przekazanie jej VW Poznań.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do uchwały o przystąpieniu do sporządzania mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu, głównym celem sporządzenia i uchwalenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu jest likwidacja jako drogi publicznej części ul. Smółdzinowskiej, dzielącej tereny będące własnością Volkswagen Poznań Sp. z o.o., co stworzy możliwość spójnego i całościowego zagospodarowania tego obszaru. W trakcie procedury opracowywania planu sporządzono analizy, które wykazały możliwość likwidacji ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Ponadto 12 maja 2013 r., przed sporządzeniem projektu planu w wersji do przekazania jej właściwym organom do opiniowania i uzgadniania, przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań.. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57% opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej,

Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrzyżnych skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej.

Plan miejscowy nie decyduje o tym komu i w jaki sposób „przekazane” zostaną działki zajęte przez obecną ul. Smółdzinowską.

3. Treść uwagi: Zakwestionowano budowę przecisków pod torami kolejowymi, gdyż spowodują one parkowanie samochodów należących do pracowników VW na osiedlu Zieliniec i przechodzenie pracowników najkrótszą drogą do zakładu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Jeżeli parkingi pracownicze zlokalizowane zostaną w granicach planu miejscowego, nie ma podstaw, aby sądzić iż parkowanie odbywać się będzie na terenie osiedla Zieliniec, a przecisk pod torami służyć będzie dojściu do fabryki. Należy tu podkreślić, że obecnie istnieje możliwość przejścia przez tory kolejowe, przejściem zlokalizowanym na poziomie terenu.

4. Treść uwagi: Zarzucono planowi brak wskazania parkingów VW Poznań, co skutkować może przejazdem kilka razy dziennie przez osiedle Zieliniec kilku tysięcy samochodów.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Rozbudowa fabryki VW, jak również każdej innej inwestycji o funkcji obiektów produkcyjnych, składów i magazynów w analizowanej części miasta, była możliwa jeszcze przed uchwaleniem mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, na podstawie mpzp „Rejon ul. Głównieniec” w Poznaniu (uchwała Nr LXXIII/1010/V/2010 z dnia 8 czerwca 2010 r.), mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B (uchwała Nr LXXXV/955/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.) oraz mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część A (uchwała Nr LXXXV/954/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.).

W planie, na terenach obiektów produkcyjnych, składów i magazynów dopuszczono lokalizację parkingów: naziemnych, wielopoziomowych lub podziemnych. Na rysunku planu nie wskazano konkretnej lokalizacji parkingu, ponieważ realizacja tak dużej liczby miejsc postojowych dla samochodów stanowić może przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego konieczne będzie przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której dopiero decyzja środowiskowa wydana na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko wykaże miejsca lokalizacji parkingów. Nie można zatem zakładać, że nowa lokalizacja parkingu zakłóci spokój mieszkańcom.

5. **Treść uwagi:** Zarzucono planowi brak właściwej, skutecznej bariery chroniącej osiedle mieszkaniowe przed hałasem z fabryki VW Poznań.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ochrona mieszkańców i terenów zabudowy mieszkaniowej osiedla Zieliniec przed uciążliwym akustycznie, ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu przemysłowego z terenu zakładu Volkswagen Poznań będzie przedmiotem postępowania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko – na etapie wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie tego zakładu. Oddziaływanie akustyczne zakładu Volkswagen Poznań nie może przekraczać dopuszczalnych standardów akustycznych w środowisku – już na granicy terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny – w sąsiedztwie terenów o określonych wymaganiach akustycznych w środowisku. Wymagania te, na podstawie obowiązujących obecnie przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r., poz. 112, tekst jednolity), dla tego typu oddziaływań – wynoszą w przypadku terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: $L_{AeqD/N}^* = 50/40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym oraz przedziału czasu odniesienia równego 1 najmniej korzystnej godzinie w nocy, a także: $L_{DWN}^* = 50$ dB i $L_N^* = 40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim dobom w roku oraz dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim porom nocy. Są to bardzo surowe wymagania, które Inwestor będzie musiał spełnić wykazując brak ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych poza granicami zakładu – w otaczających terenach, aby uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie będzie prowadził Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania i nastąpi to, gdy Inwestor wystąpi z wnioskiem o taką decyzję, w czasie gdy będzie posiadał gotowy program i projekt rozbudowy zakładu. Na obecnym etapie nie ma podstaw do stwierdzenia, że odpowiednie działania ochronne, przeciwhałasowe mogłyby okazać się niewystarczające. Aktualna *Mapa akustyczna miasta Poznania 2012* (Część I, AkustiX, Poznań, listopad 2012 r.) nie wykazuje przekroczeń dopuszczalnych standardów akustycznych w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej, otaczającej zakład Volkswagen Poznań.

6. **Treść uwagi:** Zarzucono planowi brak szczegółowej wyceny przebudowy ul. Sarniej i ul. Sośnickiej oraz brak wpisania kwot do budżetu Miasta.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Szczegółowa wycena przebudowy ulic nie należy do zagadnień merytorycznych aktu prawnego, jakim jest plan miejscowy. W trakcie procedury opracowywania planu miejscowego sporządzona została „Prognoza skutków finansowych”, która zgodnie z przepisami prawa, dotyczy tylko i wyłącznie obszaru objętego mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. Ulice Sarnia i Sośnicka znajdują się poza granicami tego planu.

Planem miejscowym nie można bezpośrednio nakazać wpisania określonych kwot na określony cel do budżetu Miasta.

§ 8

Uwagi wniesione przez osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Wniesiono o odstąpieniu od przyjętego kierunku prac planistycznych w odniesieniu do całości obszaru objętego planem, ponieważ plan ten nie uwzględnia dobrostanu mieszkańców osiedla w zakresie komunikacyjnym, urbanistycznym i ochrony środowiska.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Polityka przestrzenna Miasta Poznania określona została w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”. W obecnie obowiązującym „Studium...”, przyjętym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r., przedmiotowy obszar obejmuje przede wszystkim teren przeznaczony pod zabudowę – **Plsw**, tj. teren zabudowy średniowysokiej zakładów przemysłowych wysokich technologii. Taki, a nie inny kierunek zmian w strukturze przestrzennej miasta, zapisany w „Studium...” wynikał z uwzględnienia uwarunkowań dotyczących dotychczasowego przeznaczenia i zagospodarowania terenu po zachodniej stronie ul. Smółdzinowskiej (wcześniej fabryka „Tarpan”, obecnie VW) oraz z potrzeb i możliwości rozwoju miasta. Zatem kierunek prac planistycznych przyjęty w mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, zgodny jest z polityką przestrzenną miasta.

Należy ponadto podkreślić, że do czasu uchwalenia mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, na analizowanym terenie obowiązywały 3 plany miejscowe tzn. mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B (uchwała Nr LXXXV/955/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.) oraz częściowo mpzp „Rejon ul. Główniec” (uchwała Nr LXXIII/1010/V/2010 z dnia 8 czerwca 2010 r.) i mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część A (uchwała Nr LXXXV/954/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.), w których

dominowały tereny o funkcji obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz, w których zapisane zostały niezbędne parametry zabudowy i zagadnienia związane z ochroną środowiska wymagane do ustalenia w planie miejscowym.

Ponadto ład przestrzenny i układ urbanistyczny osiedla Zieliniec, zlokalizowanego w całości poza granicami mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, ustalony został w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu (uchwała Nr LXXIII/1013/V/2010 z 8 czerwca 2010 r.).

2. Treść uwagi: Wniesiono o wykonanie 100 metrowy pas ochronny zieleni wzdłuż torów dla ochrony mieszkańców po drugiej stronie torów.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Wzdłuż torów kolejowych na terenie obiektów produkcyjnych, składów i magazynów (IP) ustalono obowiązkową strefę zieleni izolacyjnej w formie skupiska lub szpalerów drzew o zwartej strukturze, której szerokość wynosi między 20 m a 35 m. Jednak należy tu zdecydowanie podkreślić, że chodzi tylko i wyłącznie o ochronę wizualną, nie związaną z uciążliwościami akustycznymi, czy potencjalnymi przekroczeniami standardów jakości środowiska, gdyż te zgodnie z art. 144 ustawy Prawo Ochrony Środowiska muszą zamykać się w granicach działki budowlanej, do której inwestor ma tytuł prawny, w przeciwnym razie należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne.

3. Treść uwagi: Wniesiono sprzeciw wobec likwidacji przejezdności dla mieszkańców Zielińca ul. Smółdzinowskiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do uchwały o przystąpieniu do sporządzenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu, głównym celem sporządzenia i uchwalenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu jest likwidacja jako drogi publicznej części ul. Smółdzinowskiej, dzielącej tereny będące własnością Volkswagen Poznań Sp. z o.o., co stworzy możliwość spójnego i całościowego zagospodarowania tego obszaru. W trakcie procedury opracowywania planu sporządzono analizy, które wykazały możliwość likwidacji ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Ponadto 12 maja 2013 r., przed sporządzeniem projektu planu w wersji do przekazania jej właściwym organom do opiniowania i uzgadniania, przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku

z planami rozwoju fabryki VW Poznań. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57%, opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną, był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrętnych skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej.

§ 9

Uwagi wniesione przez Stowarzyszenie „Nasz Zieliniec”.

1. **Treść uwagi:** Wniesiono o ustalenie lokalizacji parkingów pracowniczych VW poza granicami mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W planie miejscowym, na terenach przeznaczonych do zabudowy ustalono zapewnienie stanowisk postojowych dla samochodów osobowych w granicach działki budowlanej, z kolei „działka budowlana” zdefiniowana została w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

W planie, na terenach obiektów produkcyjnych, składów i magazynów dopuszczono lokalizację parkingów: naziemnych, wielopoziomowych lub podziemnych i wyliczono, że przy prognozowanej docelowej liczbie zatrudnionych miejsca postojowe dla pracowników są możliwe do zrealizowania w granicach planu.

W planie miejscowym ustalono dostęp terenu 1P do terenu KD-D i terenu KD-GP oraz do dróg publicznych położonych poza planem, oraz poprzez drogi wewnętrzne, w tym położone poza planem. Ponadto dla terenu KD-GP (ul. Warszawska) dopuszczono lokalizację jednego zjazdu z obu jezdni głównych, przy czym parametry zjazdu powinny spełniać wymagania, jak dla skrzyżowania z drogą klasy L oraz lokalizację nie więcej niż dwóch zjazdów z północnej jezdni głównej. Biorąc powyższe pod uwagę, przekonanie, że cały ruch samochodów pracowniczych VW będzie odbywał się ulicami Zielinca, jest bezzasadne.

2. **Treść uwagi:** Zakwestionowano zasadność lokalizacji przecisku pod torami na wysokości ul. Świątowidzkiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Jeżeli parkingi pracownicze zlokalizowane zostaną w granicach planu miejscowego, nie ma podstaw, aby sądzić iż parkowanie odbywać się będzie na terenie

osiedla Zieliniec, a przecisk pod torami służyć będzie dojściu do fabryki. Należy tu podkreślić, że obecnie istnieje możliwość przejścia przez tory kolejowe, przejściem zlokalizowanym na poziomie terenu.

§ 10

Uwagi wniesione przez osoby fizyczne.

1. **Treść uwagi:** Wniesiono o zaniechanie prac planistycznych w odniesieniu do całości obszaru objętego planem oraz odstąpić od dalszych prac planistycznych dotyczących tego obszaru.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Podjęcie prac nad projektem planu wynika z uchwały Nr XX/262/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. O uchwaleniu lub odstąpieniu od uchwalania ww. planu miejscowego zadecydują radni na sesji Rady Miasta Poznania.

Należy jednak podkreślić, że do czasu uchwalenia mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, na analizowanym terenie obowiązywać będą 3 plany miejscowe tzn. mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B (uchwała Nr LXXXV/955/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.) oraz częściowo mpzp „Rejon ul. Główniec” (uchwała Nr LXXIII/1010/V/2010 z dnia 8 czerwca 2010 r.) i mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część A (uchwała Nr LXXXV/954/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.), w których dominują tereny o funkcji obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz, w których zapisane zostały niezbędne parametry zabudowy i zagadnienia związane z ochroną środowiska wymagane do ustalenia w planie miejscowym.

2. **Treść uwagi:** Zarzucono zagarnięcie dróg publicznych: Smóldzinowskiej, Poziomkowej i Główniec na rzecz VW Poznań pod planowaną intensywną rozbudowę przemysłową ingerującą w ład przestrzenny i kolidującą z zielonym otoczeniem osiedla Zieliniec, co wpływa na zmniejszenie zasobów przyrodniczych i degradację środowiskową wschodniego klina zieleni.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do uchwały o przystąpieniu do sporządzania mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu, głównym celem sporządzenia

i uchwalenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu jest likwidacja jako drogi publicznej części ul. Smółdzinowskiej, dzielącej tereny będące własnością Volkswagen Poznań Sp. z o.o, co stworzy możliwość spójnego i całościowego zagospodarowania tego obszaru. W trakcie procedury opracowywania planu sporządzono analizy, które wykazały możliwość likwidacji ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Ponadto 12 maja 2013 r., przed sporządzeniem projektu planu w wersji do przekazania jej właściwym organom do opiniowania i uzgadniania, przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań.. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57%, opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrętnych skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej.

Ze względu na sytuację własnościową oraz przestrzenną po uchwaleniu planu pozostawianie ulic Poziomkowej oraz Głównieniec jako drogi publicznej jest nieracjonalne i nieekonomiczne. Ulice te służyłyby jednemu właścicielowi i straciłyby tym samym swój publiczny charakter.

Na analizowanym terenie obowiązują 3 plany miejscowe, tzn. mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B (uchwała Nr LXXXV/955/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.) oraz częściowo mpzp „Rejon ul. Głównieniec” (uchwała Nr LXXIII/1010/V/2010 z dnia 8 czerwca 2010 r.) i mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część A (uchwała Nr LXXXV/954/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.), w których dominują tereny o funkcji obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, oraz w których zapisane zostały niezbędne parametry zabudowy i zagadnienia związane z ochroną środowiska wymagane do ustalenia w planie miejscowym. W tym zakresie mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" wprowadza nieznaczne zmiany, zatem nie wpłynie on na pogorszenie stanu środowiska w stosunku do obowiązujących aktów prawa miejscowego.

Ustalenia planu nie wpłyną w żaden sposób na zmniejszenie zasobów wschodniego klina zieleni. Przeważająca większość obszaru określanego nazwą wschodniego klina zieleni miasta Poznania znajduje się poza granicami planu miejscowego. Jedynie niewielki południowo-wschodni fragment położony jest w granicach mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. W pełnej zgodności ze Studium, w którym obszar ten otrzymał kierunek, oznaczony jako teren wyłączony z zabudowy – ZOL, tj. teren otwarty położony

poza klinowo-pierścieniowym systemem zieleni – teren leśny i do zalesień, plan miejscowy ustalił dla niego przeznaczenie – tereny lasów i zalesień (1ZL i 2ZL).

3. Treść uwagi: Zarzucono, iż zamknięcie ul. Smółdzinowskiej znacząco zmienia układ komunikacyjny dla przyległego osiedla Zieliniec, uniemożliwiając w szczególności funkcjonowanie komunikacji zbiorowej i indywidualnej samochodowej, jak i pieszej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do uchwały o przystąpieniu do sporządzania mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu, głównym celem sporządzenia i uchwalenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu jest likwidacja jako drogi publicznej części ul. Smółdzinowskiej, dzielącej tereny będące własnością Volkswagen Poznań Sp. z o.o., co stworzy możliwość spójnego i całościowego zagospodarowania tego obszaru. W trakcie procedury opracowywania planu sporządzono analizy, które wykazały możliwość likwidacji ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Ponadto 12 maja 2013 r., przed sporządzeniem projektu planu w wersji do przekazania jej właściwym organom do opiniowania i uzgadniania, przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57%, opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej.

4. Treść uwagi: W obszarze planu nie przewidziano żadnego ciągu komunikacyjnego dla autobusu miejskiego.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Obsługa komunikacją zbiorową w analizowanym rejonie wynikała, w decydującej mierze, z potrzeb mieszkańców osiedla Zieliniec. W związku z likwidacją ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej, nie widzi się celowości wyznaczania nowej trasy komunikacji zbiorowej w obszarze planu. Komunikacja autobusowa jest możliwa po drogach publicznych klasy lokalnej zlokalizowanych w obrębie osiedla Zieliniec, co dopuszczone zostało w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu.

5. **Treść uwagi:** Mieszkańcy Ziełńca wybrali zmianę układu komunikacyjnego poprzez budowę pełnego skrzyżowania ul. Sońnickiej w ciągu ul. Warszawskiej. Tymczasem obowiązujący tam plan nie zakłada budowy takiego skrzyżowania. Proponowane przez Miasto rozwiązanie opierające się na budowie skrzyżowania ul. Sońnickiej nie może być zrealizowane prze uchwaleniem planu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Rejon skrzyżowania ul. Warszawskiej z ul. Sońnicką znajduje się poza granicami mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu. Na tym obszarze obowiązuje mpzp „Zieliniec” w Poznaniu, w którym ustalone zostały dodatkowe pasy ruchu w strefie oddziaływania skrzyżowania terenu 2KD-GP (ul. Warszawskiej) z terenem 10KD-L (ul. Sońnicką). Zatem mpzp „Zieliniec” zakłada budowę skrzyżowania ww. ulic.

Ponadto plan miejscowy nie rozstrzyga o terminie realizacji jego ustaleń, tworzy jedynie ramy prawne dla wydawania decyzji administracyjnych.

6. **Treść uwagi:** Zarzucono znaczące wydłużenie, a miejscami uniemożliwienie ciągu komunikacji pieszej i rowerowej mieszkańców osiedla Zieliniec korzystających z komunikacji zbiorowej w ciągu ul. Warszawskiej (stacja PKP Antoninek, przystanek autobusowy komunikacji swarzędzkiej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W celu zapewnienia przejścia pieszego i ścieżki rowerowej po likwidacji ul. Smoldzinowskiej jako drogi publicznej, w planie miejscowym ustalono przebieg nowej drogi publicznej pieszo-rowerowej (KD-Dxr), która umożliwić będzie dojście lub dojazd rowerem do ul. Warszawskiej, a tym samym do stacji kolejowej Poznań Antoninek oraz komunikacji autobusowej swarzędzkiej.

7. **Treść uwagi:** Zarzucono zaprojektowanie ciągu pieszo-rowerowego (KD-Dxr) z przeciskiem pod torami kolejowymi.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Droga pieszo-rowerowa, oznaczona symbolem KD-Dxr wyznaczona została na wyraźny wniosek mieszkańców Ziełńca zgłoszony ustnie podczas jednego z szeregu spotkań organizowanych w trakcie sporządzania przez Politechnikę Poznańską „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”. Po likwidacji ul. Główniec jako drogi publicznej droga KD-Dxr wraz z ul. Krośniewicką będzie kontynuacją ścieżki pieszo-

rowerowej zaplanowanej wraz z przejściem pod torami kolejowymi po zachodniej stronie linii kolejowej relacji Poznań – Krzesiny – Kobylnica, w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu. Po likwidacji części ul. Smołdzinowskiej jako drogi publicznej, służyć ma ona również mieszkańcom domów przy ul. Krośniewickiej docelowo jako legalna i bezpieczna alternatywa pieszo-rowerowa, przedostania się w kierunku ul. Warszawskiej, w tym do planowanych przystanków autobusowych na osiedlu Zieliniec oraz do stacji kolejowej Poznań Antoninek.

Należy podkreślić, że budowa drogi pieszo-rowerowej po zachodniej stronie torów kolejowych wraz z przepustem pieszo-rowerowym pod torami na wysokości ul. Dziczej wynikała również z przeprowadzonej przez zespół ekspercki z Politechniki Poznańskiej, niezależnie od planu miejscowego, „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.” sporządzonej w lipcu 2013 r.

8. Treść uwagi: Zarzucono zabetonowanie 90% powierzchni planu i utrzymanie jedynie 10% powierzchni biologicznie czynnej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Przyjęty procent powierzchni zabudowy oraz powierzchni biologicznie czynnej wynika z ustaleń obowiązujących do tej pory na analizowanym terenie planów miejscowych. Duża intensywność zabudowy i niski procent powierzchni biologicznie czynnej wynika z kolei ze specyfiki terenów przemysłowych.

9. Treść uwagi: zarzucono brak analiz i niezapewnienie właściwego stopnia ochrony akustycznej mieszkańców ul. Świętowidzkiej, Sarniej, Dziczej, Kamieńskiej poprzez zaplanowanie wąskiego paska zieleni wysokiej wzdłuż torów kolejowych. W analizie środowiskowej nie przewidziano wpływu planowanej inwestycji i hałasu, który pojawi się na skutek odbicia fali akustycznej od odbywającego się torami kolejowymi transportu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ochrona mieszkańców i terenów zabudowy mieszkaniowej osiedla Zieliniec przed uciążliwym akustycznie, ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu przemysłowego z terenu zakładu Volkswagen Poznań będzie przedmiotem postępowania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko – na etapie wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie tego zakładu. Oddziaływanie akustyczne zakładu Volkswagen Poznań nie może przekraczać

dopuszczalnych standardów akustycznych w środowisku – już na granicy terenu zakładu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, w sąsiedztwie terenów o określonych wymaganiach akustycznych w środowisku. Wymagania te, na podstawie obowiązujących obecnie przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r., poz. 112, tekst jednolity), dla tego typu oddziaływań – wynoszą w przypadku terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: $L_{AeqD/N}^* = 50/40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym oraz przedziału czasu odniesienia równego 1 najmniej korzystnej godzinie w nocy, a także: $L_{DWN}^* = 50$ dB i $L_N^* = 40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim dobom w roku oraz dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim porom nocy. Są to bardzo surowe wymagania, które Inwestor będzie musiał spełnić wykazując brak ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych poza granicami zakładu – w otaczających terenach, aby uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie będzie prowadził Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania i nastąpi to, gdy Inwestor wystąpi z wnioskiem o taką decyzję, w czasie gdy będzie posiadał gotowy program i projekt rozbudowy zakładu. Na obecnym etapie nie ma podstaw do stwierdzenia, że odpowiednie działania ochronne, przeciwhałasowe mogłyby okazać się niewystarczające. Aktualna *Mapa akustyczna miasta Poznania 2012* (Część I, AkustiX, Poznań, listopad 2012 r.) nie wykazuje przekroczeń dopuszczalnych standardów akustycznych w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej, otaczającej zakład Volkswagen Poznań.

Jednocześnie, oddziaływanie pasa zieleni wysokiej jako elementu tłumiącego hałas kolejowy, proponowanego w projekcie planu w celu maskowania bryły planowanego obiektu produkcyjnego – głównie dla obserwatora zlokalizowanego po drugiej stronie nasypu kolejowego, nie wpłynie w sposób znaczący na zmniejszenie poziomu hałasu przemysłowego i hałasu kolejowego, bo osiągalna skuteczność tłumienia hałasu będzie na poziomie ok. 1 dB, co jest wielkością nierozróżnialną przez ludzi.

§ 11

Uwagi wniesione przez osobę fizyczną.

1. **Treść uwagi:** Wniesiono o odstąpienie od kierunku prac planistycznych i zastąpienie wybranych rozwiązań planistycznych koncepcją budowy osiedla mieszkaniowego z wolno stojącą zabudową jednorodziną, którego ład, estetyka i układ funkcjonalny uzupełnią

w sposób spójny dostępną przestrzeń z korzyścią dla krajobrazu i otoczenia aglomeracji miejskiej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Polityka przestrzenna Miasta Poznania określona została w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”. W obecnie obowiązującym „Studium...”, przyjętym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r., przedmiotowy obszar obejmuje przede wszystkim teren przeznaczony pod zabudowę – **PIsw**, tj. teren zabudowy średniowysokiej zakładów przemysłowych wysokich technologii. Taki, a nie inny kierunek zmian w strukturze przestrzennej miasta, zapisany w „Studium...” wynikał z uwzględnienia uwarunkowań dotyczących dotychczasowego przeznaczenia i zagospodarowania terenu po zachodniej stronie ul. Smółdzinowskiej (wcześniej fabryka „Tarpan”, obecnie VW) oraz z potrzeb i możliwości rozwoju miasta. Lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej po wschodniej stronie ul. Smółdzinowskiej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego (ul. Warszawska), linii kolejowej relacji Poznań – Kobylnica oraz dużego zakładu produkcyjnego (fabryka VW) sprzeczna jest z zasadami ładu przestrzennego. Ponadto, jak już wspomniano powyżej, lokalizacja zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej byłaby niezgodna ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”, co naruszałoby art. 20 ustawy z dnia z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a w konsekwencji prowadziłoby do nieuchwalenia planu. Należy tu podkreślić, że trwają prace nad sporządzeniem nowego „Studium...”, w którym utrzymano podstawowy kierunek zmian dla tej części miasta. W terminie do 14 lutego 2014 r. można było składać uwagi do proponowanych rozwiązań „Studium...”. Nie wpłynęła żadna uwaga o zmianę kierunku z produkcyjnego na mieszkaniowy jednorodzinny. Wpłynęły natomiast uwagi o zachowanie i kontynuację kierunku produkcyjnego.

2. Treść uwagi: Zarzucono zagarnięcie dróg publicznych: Smółdzinowskiej, Poziomkowej i Głównieniec na rzecz VW Poznań pod planowaną intensywną rozbudowę przemysłową ingerującą w ład przestrzenny i kolidującą z zielonym otoczeniem osiedla Zieliniec, co wpływa na zmniejszenie zasobów przyrodniczych i degradację środowiskową wschodniego klina zieleni.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do uchwały o przystąpieniu do sporządzania mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu, głównym celem sporządzenia

i uchwalenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu jest likwidacja jako drogi publicznej części ul. Smółdzinowskiej, dzielącej tereny będące własnością Volkswagen Poznań Sp. z o.o., co stworzy możliwość spójnego i całościowego zagospodarowania tego obszaru. W trakcie procedury opracowywania planu sporządzono analizy, które wykazały możliwość likwidacji ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Ponadto 12 maja 2013 r., przed sporządzeniem projektu planu w wersji do przekazania jej właściwym organom do opiniowania i uzgadniania, przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań.. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57%, opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej.

Ze względu na sytuację własnościową oraz przestrzenną po uchwaleniu planu pozostawianie ulic Poziomkowej oraz Głównieniec jako drogi publicznej jest nieracjonalne i nieekonomiczne. Ulice te służyłyby jednemu właścicielowi i straciłyby tym samym swój publiczny charakter.

Na analizowanym terenie obowiązują 3 plany miejscowe, tzn. mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B (uchwała Nr LXXXV/955/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.) oraz częściowo mpzp „Rejon ul. Głównieniec” (uchwała Nr LXXIII/1010/V/2010 z dnia 8 czerwca 2010 r.) i mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część A (uchwała Nr LXXXV/954/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.), w których dominują tereny o funkcji obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz, w których zapisane zostały niezbędne parametry zabudowy i zagadnienia związane z ochroną środowiska wymagane do ustalenia w planie miejscowym. W tym zakresie mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" wprowadza nieznaczne zmiany, zatem nie wpłynie on na pogorszenie stanu środowiska w stosunku do obowiązujących aktów prawa miejscowego.

Ustalenia planu nie wpłyną w żaden sposób na zmniejszenie zasobów wschodniego klina zieleni. Przeważająca większość obszaru określanego nazwą wschodniego klina zieleni miasta Poznania znajduje się poza granicami planu miejscowego. Jedynie niewielki południowo-wschodni fragment położony jest w granicach mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. W pełnej zgodności ze Studium, w którym obszar ten otrzymał kierunek, oznaczony jako tereny wyłączony z zabudowy – ZOL, tj. teren otwarty położony

poza klinowo-pierścieniowym systemem zieleni – teren leśny i do zalesień, plan miejscowy ustalił dla niego przeznaczenie – tereny lasów i zalesień (1ZL i 2ZL).

3. Treść uwagi: Zarzucono, iż zamknięcie ul. Smółdzinowskiej znacząco zmienia układ komunikacyjny dla przyległego osiedla Zieliniec, uniemożliwiając w szczególności funkcjonowanie komunikacji zbiorowej i indywidualnej samochodowej, jak i pieszej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zgodnie z uzasadnieniem do uchwały o przystąpieniu do sporządzenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu, głównym celem sporządzenia i uchwalenia mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu jest likwidacja jako drogi publicznej części ul. Smółdzinowskiej, dzielącej tereny będące własnością Volkswagen Poznań Sp. z o.o., co stworzy możliwość spójnego i całościowego zagospodarowania tego obszaru. W trakcie procedury opracowywania planu sporządzono analizy, które wykazały możliwość likwidacji ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Ponadto 12 maja 2013 r., przed sporządzeniem projektu planu w wersji do przekazania jej właściwym organom do opiniowania i uzgadniania, przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców (468 osób), z których większość, bo aż 57%, opowiedziało się za zamknięciem ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smółdzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach, skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej.

4. Treść uwagi: W obszarze planu nie przewidziano żadnego ciągu komunikacyjnego dla autobusu miejskiego.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Obsługa komunikacją zbiorową w analizowanym rejonie wynikała, w decydującej mierze, z potrzeb mieszkańców osiedla Zieliniec. W związku z likwidacją ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej, nie widzi się celowości wyznaczania nowej trasy komunikacji zbiorowej w obszarze planu. Komunikacja autobusowa jest możliwa po drogach publicznych klasy lokalnej zlokalizowanych w obrębie osiedla Zieliniec, co dopuszczone zostało w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu.

5. **Treść uwagi:** Mieszkańcy Ziełńca wybrali zmianę układu komunikacyjnego poprzez budowę pełnego skrzyżowania ul. Sońnickiej w ciągu ul. Warszawskiej. Tymczasem obowiązujący tam plan nie zakłada budowy takiego skrzyżowania. Proponowane przez Miasto rozwiązanie opierające się na budowie skrzyżowania ul. Sońnickiej nie może być zrealizowane przed uchwaleniem planu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Rejon skrzyżowania ul. Warszawskiej z ul. Sońnicką znajduje się poza granicami mpzp "Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej" w Poznaniu. Na tym obszarze obowiązuje mpzp „Zieliniec” w Poznaniu, w którym ustalone zostały dodatkowe pasy ruchu w strefie oddziaływania skrzyżowania terenu 2KD-GP (ul. Warszawskiej) z terenem 10KD-L (ul. Sońnicką). Zatem mpzp „Zieliniec” zakłada budowę skrzyżowania ww. ulic.

Ponadto plan miejscowy nie rozstrzyga o terminie realizacji jego ustaleń, tworzy jedynie ramy prawne dla wydawania decyzji administracyjnych.

6. **Treść uwagi:** Zarzucono znaczące wydłużenie, a miejscami uniemożliwienie ciągu komunikacji pieszej i rowerowej mieszkańców osiedla Zieliniec korzystających z komunikacji zbiorowej w ciągu ul. Warszawskiej (stacja PKP Antoninek, przystanek autobusowy komunikacji swarzędzkiej).

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W celu zapewnienia przejścia pieszego i ścieżki rowerowej po likwidacji ul. Smoldzinowskiej jako drogi publicznej, w planie miejscowym ustalono przebieg nowej drogi publicznej pieszo-rowerowej (KD-Dxr), która umożliwić będzie dojście lub dojazd rowerem do ul. Warszawskiej, a tym samym do stacji kolejowej Poznań Antoninek oraz komunikacji autobusowej swarzędzkiej.

7. **Treść uwagi:** Zarzucono zaprojektowanie ciągu pieszo-rowerowego (KD-Dxr) z przeciskiem pod torami kolejowymi.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Droga pieszo-rowerowa, oznaczona symbolem KD-Dxr wyznaczona została na wyraźny wniosek mieszkańców Ziełńca zgłoszony ustnie podczas jednego z szeregu spotkań organizowanych w trakcie sporządzania przez Politechnikę Poznańską „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”. Po likwidacji ul. Głównieniec jako drogi publicznej droga KD-Dxr wraz z ul. Krośniewicką będzie kontynuacją ścieżki pieszo-

rowerowej zaplanowanej wraz z przejściem pod torami kolejowymi po zachodniej stronie linii kolejowej relacji Poznań – Krzesiny – Kobylnica, w obowiązującym mpzp „Zieliniec” w Poznaniu. Po likwidacji części ul. Smołdzinowskiej jako drogi publicznej, służyć ma ona również mieszkańcom domów przy ul. Krośniewickiej docelowo jako legalna i bezpieczna alternatywa pieszo-rowerowa, przedostania się w kierunku ul. Warszawskiej, w tym do planowanych przystanków autobusowych na osiedlu Zieliniec oraz do stacji kolejowej Poznań Antoninek.

Należy podkreślić, że budowa drogi pieszo-rowerowej po zachodniej stronie torów kolejowych wraz z przepustem pieszo-rowerowym pod torami na wysokości ul. Dziczej wynikała również z przeprowadzonej przez zespół ekspercki z Politechniki Poznańskiej, niezależnie odplanu miejscowego, „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.” sporządzonej w lipcu 2013 r.

8. Treść uwagi: Zarzucono zabetonowanie 90% powierzchni planu i utrzymanie jedynie 10% powierzchni biologicznie czynnej.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Przyjęty procent powierzchni zabudowy oraz powierzchni biologicznie czynnej wynika z ustaleń obowiązujących do tej pory na analizowanym terenie planów miejscowych. Duża intensywność zabudowy i niski procent powierzchni biologicznie czynnej wynika z kolei ze specyfiki terenów przemysłowych.

9. Treść uwagi: zarzucono brak analiz i niezapewnienie właściwego stopnia ochrony akustycznej mieszkańców ul. Świętowidzkiej, Sarniej, Dziczej, Kamieńskiej poprzez zaplanowanie wąskiego paska zieleni wysokiej wzdłuż torów kolejowych. W analizie środowiskowej nie przewidziano wpływu planowanej inwestycji i hałasu, który pojawi się na skutek odbicia fali akustycznej od odbywającego się torami kolejowymi transportu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ochrona mieszkańców i terenów zabudowy mieszkaniowej osiedla Zieliniec przed uciążliwym akustycznie, ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu przemysłowego z terenu zakładu Volkswagen Poznań będzie przedmiotem postępowania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko – na etapie wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie tego zakładu. Oddziaływanie akustyczne zakładu Volkswagen Poznań nie może przekraczać

dopuszczalnych standardów akustycznych w środowisku – już na granicy terenu zakładu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny, w sąsiedztwie terenów o określonych wymaganiach akustycznych w środowisku. Wymagania te, na podstawie obowiązujących obecnie przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r., poz. 112, tekst jednolity), dla tego typu oddziaływań – wynoszą w przypadku terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: $L_{AeqD/N}^* = 50/40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym oraz przedziału czasu odniesienia równego 1 najmniej korzystnej godzinie w nocy, a także: $L_{DWN}^* = 50$ dB i $L_N^* = 40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim dobom w roku oraz dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim porom nocy. Są to bardzo surowe wymagania, które Inwestor będzie musiał spełnić wykazując brak ponadnormatywnych oddziaływań akustycznych poza granicami zakładu – w otaczających terenach, aby uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie będzie prowadził Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania i nastąpi to, gdy Inwestor wystąpi z wnioskiem o taką decyzję, w czasie gdy będzie posiadał gotowy program i projekt rozbudowy zakładu. Na obecnym etapie nie ma podstaw do stwierdzenia, że odpowiednie działania ochronne, przeciwhałasowe mogłyby okazać się niewystarczające. Aktualna *Mapa akustyczna miasta Poznania 2012* (Część I, AkustiX, Poznań, listopad 2012 r.) nie wykazuje przekroczeń dopuszczalnych standardów akustycznych w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej, otaczającej zakład Volkswagen Poznań.

Jednocześnie, oddziaływanie pasa zieleni wysokiej jako elementu tłumiącego hałas kolejowy, proponowanego w projekcie planu w celu maskowania bryły planowanego obiektu produkcyjnego – głównie dla obserwatora zlokalizowanego po drugiej stronie nasypu kolejowego, nie wpłynie w sposób znaczący na zmniejszenie poziomu hałasu przemysłowego i hałasu kolejowego, bo osiągalna skuteczność tłumienia hałasu będzie na poziomie ok. 1 dB, co jest wielkością nierozróżnialną przez ludzi.

§ 12

Uwagi wniesione przez osoby fizyczne

1. **Treść uwagi:** Na podstawie przedstawionej prognozy do planu z uwagi na jej braki formalne i merytoryczne nie można znaleźć odpowiedzi na pytania dotyczące oceny oddziaływania na środowisko i ludzi planowanych do wprowadzenia zmian ustaleniami

miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Na str. 13 prognozy zapisano, że „z uwagi na obecność naziemnego ciepłociągu oraz dużej ilości miejsc nielegalnego składowania odpadów, tereny te ocenia się jako mało atrakcyjne”. W prognozie wskazano na nielegalne składowiska odpadów natomiast nie wykazano czy konieczne jest np. zrehabilitowanie tego terenu oraz nie wskazano na migrację zanieczyszczeń z tych składowisk oraz stan środowiska gruntowo-wodnego. Nie wskazano na konieczność przeprowadzenia badań hydrogeologicznych, a brak okonturowania zanieczyszczeń wynikających z faktu nielegalnego składowania odpadów uniemożliwia ocenę stanu środowiska w tym zakresie.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zacytowana w uwadze treść została wyrwana z kontekstu. Stwierdzenie, że „z uwagi na obecność naziemnego ciepłociągu oraz dużej ilości miejsc nielegalnego składowania odpadów, tereny te ocenia się jako mało atrakcyjne” zostało przytoczone w pkt 2.6 prognozy („Szata roślinna”) w celu określenia wartości estetycznej terenów położonych w północno-wschodniej części omawianego terenu oraz charakteru występującej tu szaty roślinnej. Problem występowania miejsc nielegalnego porzucania odpadów został natomiast opisany w innej części prognozy (rozdz. 3 „Istniejące problemy ochrony środowiska...”), w której wskazano, iż możliwości wyeliminowania tego rodzaju zjawisk „wykraczają poza zakres miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który jedynie gwarantuje możliwość prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z obowiązującymi przepisami szczegółowymi”.

Zwracamy również uwagę, iż w złożonej uwadze błędnie stwierdzono, że „w prognozie wskazano na nielegalne składowiska odpadów”, podczas gdy w tekście prognozy zamieszczono informację, że podczas przeprowadzonej wizji terenowej stwierdzono obecność miejsc nielegalnego porzucania odpadów na terenach leśnych. Składający uwagę błędnie zinterpretował zatem informację o występowaniu miejsc porzucania odpadów (zużytego sprzętu AGD, mebli itd.) wskazując, iż w prognozie zawarto informacje o występowaniu nielegalnych składowisk odpadów, dla których wskazane byłoby określenie konieczności rekultywacji oraz określenia zasięgu składowiska (poprzez naniesienie konturu). Ze względu na skalę stwierdzonego zjawiska, właściwym byłoby zatem uprzątnięcie porzuconych odpadów oraz wyeliminowanie w przyszłości tego nielegalnego procederu. Nie przewiduje się natomiast konieczności przeprowadzenia rekultywacji tych terenów czy też okonturowania w projekcie mpzp terenów, w obrębie których stwierdzono obecność odpadów.

2. Treść uwagi: W prognozie na str. 16 pkt 2.11 „Jakość powietrza atmosferycznego” opisano stan istniejący bez uwzględnienia stanu po realizacji ustaleń planu - nie dokonano również analizy PM 10 i PM 2,5.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Cały rozdział 2 prognozy, w tym również rozdział 2.11., dotyczący jakości powietrza atmosferycznego, odnosi się do stanu istniejącego poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego, a nie do ich stanu po realizacji ustaleń planu miejscowego. Analiza stanu jakości powietrza atmosferycznego została przeprowadzona na podstawie danych publikowanych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska dla obszaru aglomeracji poznańskiej (wskazujących m.in. na poziomy stężenie pyłu PM10 i pyłu PM2,5), jak również danych szczegółowych, określających stężenia poszczególnych zanieczyszczeń na terenach należących do Volkswagen Poznań Sp. z o.o. (położonych w granicach obszaru opracowania). Informacje dotyczące prognozowanego stanu jakości powietrza atmosferycznego w przypadku realizacji ustaleń omawianego projektu mpzp zostały przedstawione w rozdziale 6.11 prognozy („Oddziaływanie na powietrze”). W tej części prognozy zaznaczono również, że brak szczegółowych informacji, dotyczących rodzaju i charakterystyki projektowanych instalacji, które mogą być potencjalnym źródłem emisji, danych o przewidywanym składzie jakościowym i ilościowym emitowanych substancji, a także podstawowych parametrów emitorów, uniemożliwia obecnie określenie (w przybliżonym zakresie) ewentualnego oddziaływania na kształtowanie lokalnej jakości powietrza atmosferycznego. Informacje te powinny zostać przedstawione w odrębnych opracowaniach, przygotowywanych na potrzeby uzyskania stosownych pozwoleń na eksploatację poszczególnych instalacji.

3. Treść uwagi: W prognozie na str. 23 pkt 2.13 „Jakość wód” w żaden sposób nie dokonano analizy w odniesieniu do wód powierzchniowych, a zwłaszcza nie dokonano oceny JCWP. W prognozie nie oceniono i nie przeanalizowano stanu po realizacji ustaleń planu, a zwłaszcza nie określono, czy planowane inwestycje spowodują nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” zatwierdzonym na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 22 lutego 2011 r. przez Prezesa Rady Ministrów.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W rozdziale 2.13 prognozy („Jakość wód”) dokonano analizy jakości wód rzeki Cybiny, przepływającej w sąsiedztwie granicy obszaru projektu mpzp (JCWP: nazwa –

Cybina, kod – PLRW600017185899), na podstawie danych publikowanych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu. W tej części prognozy dokonano jedynie analizy jakości elementów środowiska na przedmiotowym obszarze, nie odnosząc się do ich prognozowanego stanu w przypadku realizacji ustaleń projektu planu. Prognozowany wpływ realizacji ustaleń projektu mpzp na wody powierzchniowe i podziemne (w tym na ich jakość) został przedstawiony w rozdziale 6.2 prognozy, zatytułowanym „Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne”. W tej części wykazano również, że realizacja zapisów omawianego projektu mpzp wpisuje się jednocześnie w realizację celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (poprzez ograniczenie ryzyka zanieczyszczenia wód, czy też ograniczenia stopnia ich zasilania).

4. Treść uwagi: W prognozie na str. 35 wskazano, że w trakcie fazy budowy powstaną ogromne ilości mas ziemnych zwłaszcza z terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem „P”. Zarówno w uchwale, jak też prognozie nie wskazano sposobu zagospodarowania powstających mas ziemnych. Stwierdzenie, że w miarę możliwości będą zagospodarowane na terenie własnym, a nadmiar zostanie zagospodarowany zgodnie z odrębnymi przepisami nie pozwala odnieść się czy masy te nie będą magazynowane w taki sposób, że będą wpływały na zmianę stosunków wodnych w tym terenie.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Prognoza w sposób wyczerpujący, biorąc pod uwagę zawartość i stopień szczegółowości projektu planu oraz etap planowania inwestycji budowlanych, odnosi się do zagadnień związanych z masami ziemnymi (w rozumieniu nowej ustawy o odpadach – glebami i innymi materiałami wydobytymi w trakcie robót budowlanych). Sposób postępowania z ziemią wydobytą w trakcie robót budowlanych określa ustawa z dnia 12 grudnia 2012 r. o odpadach. Artykuł 2 pkt. 3 stanowi, że ustawy o odpadach nie stosuje się do niezanieczyszczonej gleby i innych materiałów występujących w stanie naturalnym, wydobytych w trakcie robót budowlanych, pod warunkiem, że materiał ten zostanie wykorzystany do celów budowlanych w stanie naturalnym na terenie, na którym został wydobyty. W sytuacji, kiedy wskazane będzie jednak usunięcie gleby z terenu nieruchomości (np. kiedy jej ilość będzie zbyt duża lub zostanie ona przetworzona lub stwierdzone zostanie jej zanieczyszczenie), należy ją już traktować jako odpad, a zasady postępowania z nią określa ustawa o odpadach. Prognoza na str. 35 odnosi się do tej kwestii. Wskazuje na zasadność zagospodarowania niezanieczyszczonej gleby powstałej w trakcie robót budowlanych w granicach działki inwestorskiej, np. do uporządkowania terenu inwestycji lub

urządzenia terenów zieleni, pod warunkiem, że nie spowoduje to naruszenia istniejących spływów powierzchniowych w stosunku do terenów sąsiadujących. Nie ma więc podstaw, aby zakładać złą wolę inwestorów prowadzących prace budowlane na terenach przeznaczonych pod zabudowę i gospodarowanie ziemią w sposób, który spowoduje zmianę stosunków wodnych na terenach sąsiednich. Tym bardziej, że jest to postępowanie niezgodne z prawem. Zgodnie z § 29 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, zabronione jest dokonywanie zmian naturalnego spływu wód opadowych w celu kierowania ich na teren sąsiedniej nieruchomości.

W planie nie odniesiono się do sposobu zagospodarowania mas ziemnych, ponieważ kwestia ta regulowana jest przepisami odrębnymi, wymienionymi powyżej.

5. Treść uwagi: W prognozie na str. 36 pkt 6.2 „oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne” brak oceny wpływu realizacji założeń miejscowego planu na JCWP oraz wskazania jakie zostaną wprowadzone rozwiązania, które zagwarantują osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” zatwierdzonym na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 22 lutego 2011 r. przez Prezesa Rady Ministrów.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W pkt 6.6. prognozy, zatytułowanym „Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne” wskazano na możliwość pośredniego oddziaływania realizacji ustaleń projektu mpzp na wody powierzchniowe, zlokalizowane poza obszarem opracowania – w szczególności na rzekę Cybinę (JCWP: nazwa – Cybina, kod – PLRW600017185899) oraz wskazano ustalenia projektu mpzp, których realizacja pozwoli ograniczyć ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych oraz istotnego zakłócenia procesów ich zasilania (m.in. ustalenia dotyczące sposobów odprowadzenia ścieków bytowych i przemysłowych oraz ustalenia dotyczące sposobu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych). Wyeliminowanie wspomnianych zjawisk wpisuje się jednocześnie w realizację celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (brak wskazania „wprost” rozwiązań gwarantujących osiągnięcie celów środowiskowych nie oznacza, iż nie zostały one uwzględnione).

6. Treść uwagi: W prognozie na str. 44 pkt 6.6. „Oddziaływanie na zwierzęta” znalazł się zapis mówiący, że „konsekwencją prowadzonych inwestycji będzie zatem zniszczenie

siedlisk mniejszych gatunków zwierząt". Należy wskazać, że przepisy, na podstawie, których wprowadza się ochronę gatunkową nie różnicują zwierząt na „gatunki mniejsze” i „gatunki większe”, ale wskazują na konieczność ochrony gatunków, które mają znaczenie dla siedlisk. Brak wykazania w prognozie, jakie gatunki zwierząt zostaną zniszczone poprzez realizację ustaleń planu wskazuje, że nie przeprowadzono właściwych badań w terenie m.in. na podstawie których wskazano o jakie gatunki zwierząt chodzi oraz jakie siedliska i powierzchnie (%) zostaną zniszczone.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zawarte w pkt 6.6. prognozy informacje wskazujące na możliwość „zniszczenia siedlisk mniejszych gatunków” w żaden sposób nie sugerują jakoby obowiązujące przepisy prawa różnicowały zwierzęta na gatunki „mniejsze” i „większe”. Stwierdzeniem tym posłużono się jedynie w celu zaznaczenia, iż negatywne oddziaływania dotyczyć będą głównie gatunków zwierząt charakteryzujących się niewielkimi rozmiarami (np. przedstawiciele bezkręgowców). Brak zawarcia w prognozie szczegółowych informacji dotyczących prognozowanego procentowego udziału powierzchni utraconych siedlisk oraz listy gatunków zwierząt, których siedliska zostaną zniszczone w wyniku realizacji ustaleń projektu mpzp, wynika z braku szczegółowych informacji dotyczących charakteru i parametrów inwestycji, jakie zostaną zrealizowane na podstawie ustaleń projektu mpzp. Ze względu na obecny etap projektowania możliwe jest jedynie wskazanie potencjalnych niekorzystnych oddziaływań na poszczególne grupy organizmów oraz określenie przybliżonej skali i zasięgu negatywnych zjawisk. Sytuację tę przewidują obecne przepisy prawa, które wskazują, iż „informacje zawarte w prognozie muszą być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny, a także dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości informacji zawartych w projekcie planu miejscowego”. Jednocześnie nadmienić można, iż informacje wskazujące na dokładny zasięg oddziaływań oraz listę gatunków roślin i zwierząt, których dotyczyć będą te oddziaływania, zostaną przedstawione w szczegółowych opracowaniach, wykonywanych dla poszczególnych inwestycji na etapie uzyskania wymaganych prawem decyzji administracyjnych, poprzedzających ich realizację.

7. Treść uwagi: Prognoza oceniająca m.in. założenia realizacji planu nie zawiera prezentacji rozwiązań zapobiegających, ograniczających lub kompensujących negatywne dla środowiska działania.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Prognoza nie zawiera odrębnego rozdziału dotyczącego rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji mpzp, ale we wszystkich punktach rozdziału 6, w których stwierdzono prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska, wskazano również rozwiązania, które pozwolą te oddziaływania wyeliminować lub ograniczyć. Rozwiązania te wynikają głównie z ustaleń projektu planu.

8. Treść uwagi: Prognoza nie zawiera również pełnego odniesienia się do rozwiązań alternatywnych. Ograniczenie się wyłącznie do rozważania w zakresie układu komunikacyjnego oraz w zakresie zaopatrzenia terenu w wodę nie wyczerpuje treści obowiązującego przepisu, a tym samym nie spełnia wymagań formalno-prawnych i merytorycznych. Zauważyć należy, że jednym z rozwiązań alternatywnych jest m.in. wskaźnik zabudowy oraz odległości planowanej linii zabudowy od działek sąsiednich, a także ocena wpływu przyjętych rozwiązań na nieruchomości sąsiednie.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Ustawa 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 wskazuje na konieczność przedstawienia w prognozie rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie, albo wyjaśnienie braku takich rozwiązań. Nie zawiera jednak żadnych wskazań, co do zakresu merytorycznego proponowanych rozwiązań alternatywnych. Trudno więc wytłumaczyć, z czego wynika, wskazany w uwadze, obowiązek wskazywania rozwiązań w zakresie wskaźnika zabudowy, odległości planowanej linii zabudowy od działek sąsiednich, a także oceny wpływu przyjętych rozwiązań na nieruchomości sąsiednie. W rozdziale 8 prognozy, stosownie do ustawowego wymogu, przedstawiono rozważane na etapie prac projektowych rozwiązania alternatywne, dotyczące rozwiązań w zakresie układu komunikacyjnego, zaopatrzenia terenów w wodę, kształtowania strefy zieleni izolacyjnej, wraz z uzasadnieniem wyboru poszczególnych rozwiązań. Wskazano również na brak rozwiązań alternatywnych w zakresie rozwiązań funkcjonalnych do tych zaproponowanych w projekcie mpzp w wersji skierowanej do opiniowania, z uwagi na zapisy „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” dla analizowanego obszaru. Ponadto, zwracamy uwagę, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, będący organem opiniującym projekt mpzp wraz

z prognozą oddziaływania na środowisko nie stwierdził uchybień w zakresie przedstawionej w prognozie analizy możliwych rozwiązań alternatywnych.

9. Treść uwagi: Załączona do projektu planu prognoza pomija sąsiedztwo naszego terenu w swoim opracowaniu. Wobec powyższego w projekcie planu nie stworzono strefy izolacyjnej, wprowadzono linię zabudowy w odległości 6m od naszej granicy, co przy zakładanej uciążliwości zakładu ograniczy możliwość zagospodarowania naszego terenu, który ma przeznaczenie alternatywne przemysł/usługi.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Sąsiadujący od strony zachodniej z obszarem projektu planu teren przemysłowo-usługowy P/U (na podstawie obowiązującego mpzp dla terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód część A), przylegający także do węzła Antoninek, nie podlega ochronie akustycznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232, tekst jednolity, ze zmianami) oraz przepisów wykonawczych w dziedzinie ochrony akustycznej, czyli obowiązujących obecnie przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r., poz. 112, tekst jednolity). Obecnie jest to teren nieużytków, nie użytkowany również w sposób wymagający zapewnienie ochrony akustycznej w środowisku. Ocenie zagrożeń hałasem przemysłowym od strony zachodniej zakładu Volkswagen Poznań podlegają jedynie tereny zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowane po zachodniej stronie ul. Bałtyckiej, powyżej węzła Antoninek. W prognozie do projektu mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu załączono ilustracje zasięgów oddziaływania hałasu przemysłowego z zakładu Volkswagen Poznań, na podstawie aktualnej *Mapy akustycznej miasta Poznania 2012* (Część I, AkustiX, Poznań, listopad 2012 r.). Wynika z nich jednoznacznie, że obecnie nie występuje ponadnormatywne oddziaływanie zakładu na te tereny zabudowy mieszkaniowej. Oddziaływanie akustyczne zakładu Volkswagen Poznań nie przekracza dopuszczalnych standardów akustycznych w środowisku na granicy terenów zabudowy, które znajdują się przede wszystkim pod wpływem hałasu samochodowego z ul. Bałtyckiej, co nie jest przedmiotem niniejszego planu i prognozy. Poziomy hałas przemysłowego z zakładu Volkswagen Poznań nie przekraczają na granicy terenów mieszkaniowych standardów akustycznych w środowisku, wymaganych na podstawie obowiązujących obecnie przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (Dz. U. z 2014 r., poz. 112, tekst jednolity), dla tego typu oddziaływań, które wynoszą w przypadku terenów

zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej: $L^*_{AeqD/N} = 50/40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym oraz przedziału czasu odniesienia równego 1 najmniej korzystnej godzinie w nocy, a także: $L^*_{DWN} = 50$ dB i $L^*_N = 40$ dB – odpowiednio dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim dobom w roku oraz dla przedziału czasu odniesienia równego wszystkim porom nocy.

Z powyższych względów w planie nie nakazano lokalizacji strefy izolacyjnej w zachodniej części opracowania, jak również nie zmieniono lokalizacji nieprzekraczalnej linii zabudowy w stosunku do obowiązującego do tej pory mpzp dla terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód część B.

10. Treść uwagi: Plan tworzy tereny przemysłowe, niweluje dotychczasowy układ komunikacyjny. Takie zapisy rzutują na tereny sąsiednie, które nie są objęte granicami planu - co narusza m. in. art. 15 ust.2 pkt 5,10 ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Do prac nad projektem mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu przystąpiono w związku z podjęciem uchwały Nr XX/262/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. Granice obszaru objętego planem oznaczono na mapie, stanowiącej załącznik graficzny do niniejszej uchwały. Zgodnie z przepisami prawa uchwała zatwierdzająca plan musi być tożsama z uchwałą o przystąpieniu do planu, zatem zmiana granic planu na obecnym etapie jest niemożliwa.

Ponadto należy podkreślić, że na całym obszarze objętym planem, jak również obszar w jego najbliższym sąsiedztwie, poza częścią południową (teren ul. Warszawskiej), objęty jest obowiązującymi planami miejscowymi. Niezbędne rozwiązania komunikacyjne, w przypadku zmian wynikających z realizacji ustaleń mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu, zostały przewidziane i ustalone w obowiązujących na terenach sąsiednich planach miejscowych.

§ 13

Uwagi wniesione przez Grzybkowski, Guzek, Jackowski Adwokacka Spółka Partnerska

1. Treść uwagi: Zarzucono naruszenie zasad sporządzania projektu planu - art. 51 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie

środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko poprzez sporządzenie niezgodnej z przepisami prawa prognozy oddziaływania na środowisko przejawiające się w sporządzeniu prognozy bez rozwiązań alternatywnych.

Wniesiono o sporządzenie nowej prognozy oddziaływania na środowisko zawierającej opis wariantów alternatywnych oraz uzasadnienie wyboru proponowanego wariantu, w zgodzie z ww. ustawą.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Prognoza w rozdziale 8, zgodnie z ustawowym wymogiem, przedstawia rozwiązania alternatywne, jakie były rozpatrywane w trakcie prowadzenia prac projektowych nad planem miejscowym. Przedstawiono rozważane na etapie prac projektowych rozwiązania alternatywne, dotyczące w analizowanym przypadku rozwiązań w zakresie układu komunikacyjnego, zaopatrzenia terenów w wodę, kształtowania strefy zieleni izolacyjnej, wraz z uzasadnieniem wyboru poszczególnych rozwiązań. Wskazano również na brak rozwiązań alternatywnych w zakresie rozwiązań funkcjonalnych do tych zaproponowanych w projekcie mpzp w wersji skierowanej do opiniowania, z uwagi na zapisy „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” dla analizowanego obszaru.

Ustawa 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 wskazuje na konieczność przedstawienia w prognozie rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie, albo wyjaśnienie braku takich rozwiązań. Nie zawiera jednak, jak wynika to z treści uwagi, wymogu oceny oddziaływania rozwiązań alternatywnych na środowisko. Błędne jest również traktowanie prognozy oddziaływania na środowisko, sporządzanej w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, analogicznie do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia, sporządzanego w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Należy podkreślić, że są to dwie odrębne procedury, prowadzone na zupełnie innych etapach planowania. Z tego wynika również inny zakres merytoryczny obu opracowań, który jest określony w ww. ustawie w dwóch różnych działach (prognoza – dział IV, rozdział 2, art. 51 ust. 2, raport – dział V, rozdział 2, art. 66, ust. 10). Wskazywany w uwadze zakres merytoryczny dotyczy ewidentnie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a nie prognozy oddziaływania na środowisko projektu mpzp.

Ponadto, zwracamy uwagę, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, będący organem opiniującym projekt mpzp wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, nie stwierdził

uchybień w zakresie przedstawionej w prognozie analizy możliwych rozwiązań alternatywnych.

W związku z powyższym nie widzi się konieczności sporządzenia nowej prognozy oddziaływania na środowisko.

2. Treść uwagi: Zarzucono naruszenie procedury sporządzania planu i zasad sporządzania planu - art. 17 pkt 5 upzp poprzez błędną i nieadekwatną prognozę skutków finansowych uchwalenia planu, w której:

- a) w wyniku finansowym skutków uchwalenia planu, jak wyraźnie wskazuje sama prognoza, nie uwzględniono potencjalnych kosztów przebudowy układu transportowego na obszarze znajdującym się poza granicami planu, które bez wątpienia wystąpią po zamknięciu dla ruchu publicznego ul. Smółdzinowskiej, a których wielkość szacowana jest na kilka do kilkunastu milionów złotych, i które w konsekwencji diametralnie zmienią wynik finansowy skutków uchwalenia planu,
- b) przyjęto, że konieczność wykupu gruntu na cele realizacji drogi dojazdowej (pieszo-rowerowej) KD-Dxr wystąpi dopiero w 5. roku prognozy, podczas gdy w celu realizacji założeń planu, konieczność ta powstanie niemalże natychmiast po wdrożeniu jego założeń,
- c) przyjęto, że koszty realizacji drogi opisanej powyżej, wystąpią dopiero w 7 roku prognozy, podczas gdy z przyczyn wskazanych powyżej koszty te powstaną wcześniej,
- d) pomimo zaistnienia wykazanego w niniejszych uwagach związku pomiędzy realizacją postanowień planu a niemożnością korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem bądź istotnym ograniczeniem tych możliwości, prognoza ta nie przewiduje wydatków związanych z roszczeniami właścicieli albo użytkowników wieczystych nieruchomości o zapłatę odszkodowania za poniesioną szkodę, albo roszczenia o wykupienie nieruchomości lub jej części zgłaszanych w trybie art. 36 upz.

Wniesiono jednocześnie o sporządzenie ponownej adekwatnej prognozy skutków finansowych uchwalenia planu, z uwzględnieniem wszystkich skutków jego uchwalenia, w szczególności z uwzględnieniem kosztów budowy nowych rozwiązań komunikacyjnych wymuszonych realizacją założeń planu oraz ewentualnych kosztów zaspokojenia roszczeń mieszkańców zgłaszanych w trybie art. 36 upzp.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie:

- a) Metodyka opracowywania prognozy skutków finansowych przewiduje kalkulowanie dochodów i kosztów dotyczących obszaru konkretnego planu miejscowego, a nie obszarów znajdujących się poza jego granicami.
- b) Terminy wykupu gruntów na cele realizacji drogi dojazdowej KD-Dxr są terminami orientacyjnymi. Przyjęcie wcześniejszych terminów wykupu gruntów nie wpłynie znacząco na końcowy wynik prognozy. Szacunkowa zmiana wyniku finansowego na poziomie kilkunastu procent zawiera się w poziomie błędu szacunkowego samej prognozy.
- c) Terminy realizacji drogi dojazdowej KD-Dxr są terminami orientacyjnymi. Przyjęcie wcześniejszych terminów realizacji drogi dojazdowej nie wpłynie znacząco na końcowy wynik prognozy. Szacunkowa zmiana wyniku finansowego na poziomie kilkunastu procent zawiera się w poziomie błędu szacunkowego samej prognozy.
- d) Norma prawna art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym odnosi się bezpośrednio do roszczeń właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości położonych w obszarze konkretnego planu miejscowego i dlatego w przedmiotowej sprawie, gdy właścicielem 95% nieruchomości objętych planem miejscowym jest jeden podmiot prywatny, a w pozostałych 5% Miasto Poznań i Skarb Państwa przyjęło, że roszczenia takie są bezprzedmiotowe.
- W związku z powyższym nie widzi się konieczności sporządzenia nowej prognozy skutków finansowych uchwalenia planu.

3. Treść uwagi: Zarzucono naruszenie zasad sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego poprzez rażące naruszenie zasad kształtowania ładu przestrzennego w związku z włączeniem części drogi publicznej - ul. Smółdzinowskiej w obszar I P, bez zapewnienia adekwatnej, rzeczywistej obsługi komunikacyjnej terenów objętych planem na dzień prawdopodobnego jego wejścia w życie.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Rozważane warianty przebudowy układu komunikacyjnego w rejonie osiedla Zieliniec i fabryki VW wynikały z propozycji złożonych, podczas kilkunastu spotkań roboczych i konsultacji społecznych, przez: mieszkańców Zielińca, przedstawicieli VW, ekspertów z Politechniki Poznańskiej oraz urzędników UMP. Zaproponowane warianty były przedmiotem „Wielokryterialnej analizy wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.” sporządzonej przez ekspertów z Politechniki Poznańskiej. Ponadto w dniu 12 maja 2013 r. przeprowadzone zostało lokalne głosowanie wśród mieszkańców Zielińca, dotyczące rozwiązań

komunikacyjnych w związku z planami rozwoju fabryki VW Poznań. W głosowaniu wzięło udział 56% mieszkańców Zielińca (468 osób), z których większość, bo aż 57% opowiedziało się za zamknięciem ul. Smóldzinowskiej jako drogi publicznej. Wariantem alternatywnym dla ul. Smóldzinowskiej, który cieszył się największą akceptacją społeczną był wariant zakładający m.in.: modernizację ulic Sośnickiej, Sarniej i Kamińskiej oraz budowę pełnowymiarowego, o pełnych relacjach skrętnych skrzyżowania ulic Sośnickiej i Warszawskiej. Większość rozważanych dróg stanowiących, w przypadku likwidacji ul. Smóldzinowskiej jako drogi publicznej, alternatywny dojazd do osiedla Zieliniec, w tym również wariant, który uzyskał największą akceptację 12 maja 2013 r. zlokalizowanych jest poza obszarem mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu, w granicach obowiązującego mpzp „Zieliniec” w Poznaniu. Mpzp „Zieliniec” ustala lub dopuszcza ww. warianty przebudowy układu komunikacyjnego.

Należy podkreślić, że plan miejscowy ustala ramy prawne dla wydawania decyzji administracyjnych, ale nie odnosi się do terminów realizacji ustaleń planu.

Biorąc powyższe pod uwagę, podczas sporządzania projektu planu nie nastąpiło rażące naruszenie zasad kształtowania ładu przestrzennego.

4. Treść uwagi: Zarzucono naruszenie zasad sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego i materialnych wymogów planu poprzez nieuwzględnienie prawa własności przysługującego członkom wnoszącego uwagi stowarzyszenia i innych uprawnień słusznie przez nich nabytych (art. 1 ust. 2 pkt 7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 21 ust. 1 Konstytucji, art. 2 Konstytucji) poprzez zagrożenie życia i zdrowia mieszkańców osiedla Zieliniec oraz doprowadzenia do obniżenia wartości nieruchomości położonych na wymienionym osiedlu w wyniku dopuszczenia do wykorzystania nieprzystosowanych do tego dróg osiedlowych na potrzeby obsługi komunikacyjnej terenu objętego planem oraz terenów sąsiednich.

Zarzuca się również naruszenie art. 32 ust. 1 (zasada równości), art. 38 (poszanowanie życia i zdrowia), art. 64 ust. 2 (równa ochrona własności) Konstytucji RP poprzez różnicowanie w ramach projektu planu sytuacji prawnej i faktycznej mieszkańców osiedla Zieliniec posiadających cechy relewantne poprzez włączenie części drogi publicznej - ul. Smóldzinowskiej w obszar IP bez zapewnienia adekwatnej obsługi komunikacyjnej terenu objętego planem - co w sposób oczywisty prowadzi do pogorszenia sytuacji prawnej i faktycznej osób zamieszkujących w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji - w szczególności mieszkańców osiedla Zieliniec poprzez zwiększenie natężenia ruchu na nieprzystosowanych

do tego drogach osiedlowych, przekroczenie norm hałasu w środowisku, a w rezultacie zagrożenie życia i zdrowia mieszkańców

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Likwidacja ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej powinna być poprzedzona realizacją jednego z alternatywnych wariantów układu komunikacyjnego. Jednak, jak wskazują liczne wyroki sądów administracyjnych, plan miejscowy nie może ustalać etapowania przyszłych inwestycji. Ta kwestia powinna być przedmiotem odrębnej umowy społecznej, co do wyboru wariantu i terminu jego realizacji. Realizacja jednego z wariantów układu komunikacyjnego, o których mowa w uzasadnieniu do uwagi nr 3 wiązać się musi z poszerzeniem i modernizacją części dróg na osiedlu Zieliniec, a także z przebudową skrzyżowania ul. Warszawskiej i ul. Sośnickiej. Jak już wspomniano wcześniej wszystkie te elementy układu drogowego zlokalizowane są poza granicami mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. Ramami prawnymi dla realizacji niezbędnych prac związanych z przebudową układu komunikacyjnego są ustalenia obowiązującego mpzp „Zieliniec” w Poznaniu.

Nie widzi się zatem podstaw do stwierdzenia, że w związku z dopuszczeniem do wykorzystania nieprzystosowanych do tego dróg osiedlowych na potrzeby obsługi terenu objętego planem, nastąpi zagrożenie życia i zdrowia mieszkańców Zielinca oraz obniżenie wartości nieruchomości na osiedlu.

5. **Treść uwagi:** Zarzucono naruszenie zasad sporządzania planu zagospodarowania przestrzennego - tj. art. 35 ust. 3, w związku z art. 35 ust. 2 ustawy o drogach publicznych w zakresie w jakim przepisy te nakładają na organ sporządzający projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obowiązek uwzględnienia prawnych i faktycznych możliwości przyjęcia ruchu drogowego spowodowanego zmianą zagospodarowania poprzez doprowadzenie do sytuacji, w której, nie jest możliwe zapewnienie adekwatnej obsługi komunikacyjnej terenu objętego projektem planu.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: W trakcie procedury sporządzania mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” wykonana została przez ekspertów z Politechniki Poznańskiej, przy czynnym udziale zainteresowanych mieszkańców Poznania, „Wielokryterialna analiza wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”. Analiza ta została poprzedzona stworzeniem modeli symulacji ruchu, ukazujących istniejące i planowane natężenie i rozkład ruchu w rejonie fabryki VW. W powyższej analizie

wykazano jednoznacznie, że istnieje szereg możliwych wariantów układu komunikacyjnego, który po przebudowie jest w stanie przyjąć ruchu drogowy i zapewnić adekwatną obsługę komunikacyjną jak obecna obsługa ul. Smółdzinowską.

6. Treść uwagi: Wniesiono o odstąpieniu od przyjętego kierunku prac planistycznych w odniesieniu do całości obszaru objętego projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu i zastąpienie wybranych rozwiązań planistycznych koncepcją budowy, na obszarze objętym projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, osiedla mieszkaniowego z wolno stojącą zabudową jednorodzinną, którego ład, estetyka i układ funkcjonalny uzupełnią w sposób spójny dostępną przestrzeń z korzyścią dla krajobrazu i otoczenia aglomeracji miejskiej. Ewentualnie w przypadku nieuwzględnienia ww. wniosku odstąpienie od przyjętego kierunku prac planistycznych w odniesieniu do całości obszaru objętego projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i odstąpienie od dalszych prac planistycznych. Ewentualnie, w razie nieuwzględnienia wniosku o zaniechanie prac planistycznych, wnosi się o zmianę projektu planu zagospodarowania przestrzennego poprzez utrzymanie dotychczasowych rozwiązań komunikacyjnych, w szczególności poprzez utrzymanie statusu ul. Smółdzinowskiej jako drogi publicznej na całej jej długości, tak jak ma to miejsce w obecnie obowiązującym planie.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Polityka przestrzenna Miasta Poznania określona została w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”. W obecnie obowiązującym „Studium...”, przyjętym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r., przedmiotowy obszar obejmuje przede wszystkim teren przeznaczony pod zabudowę – **PIsw**, tj. teren zabudowy średniowysokiej zakładów przemysłowych wysokich technologii. Taki, a nie inny kierunek zmian w strukturze przestrzennej miasta, zapisany w „Studium...” wynikał z uwzględnienia uwarunkowań dotyczących dotychczasowego przeznaczenia i zagospodarowania terenu po zachodniej stronie ul. Smółdzinowskiej (wcześniej fabryka „Tarpan”, obecnie VW) oraz z potrzeb i możliwości rozwoju miasta. Lokalizacja nowej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej po wschodniej stronie ul. Smółdzinowskiej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego (ul. Warszawska), linii kolejowej relacji Poznań – Kobylnica oraz dużego zakładu produkcyjnego (fabryka VW) sprzeczna jest z zasadami ładu przestrzennego.

Ponadto, jak już wspomniano powyżej, lokalizacja zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej byłaby niezgodna ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”, co naruszałoby art. 20 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a w konsekwencji prowadziłoby do nieuchwalenia planu. Należy tu podkreślić, że trwają prace nad sporządzeniem nowego „Studium...”, w którym utrzymano podstawowy kierunek zmian dla tej części miasta. W terminie do 14 lutego 2014 r. można było składać uwagi do proponowanych rozwiązań Studium.... Nie wpłynęła żadna uwaga o zmianę kierunku z produkcyjnego na mieszkaniowy jednorodzinny. Wpłynęły natomiast uwagi o zachowanie i kontynuację kierunku produkcyjnego.

Podjęcie prac nad projektem planu wynika z uchwały Nr XX/262/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 8 listopada 2011 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” w Poznaniu. O uchwaleniu lub odstąpieniu od uchwalania ww. planu miejscowego zadecydują radni na sesji Rady Miasta Poznania.

Należy jednak podkreślić, że do czasu uchwalenia mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej”, na analizowanym terenie obowiązywać będą 3 plany miejscowe tzn. mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B (uchwała Nr LXXXV/955/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.) oraz częściowo mpzp „Rejon ul. Główniec” (uchwała Nr LXXIII/1010/V/2010 z dnia 8 czerwca 2010 r.) i mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część A (uchwała Nr LXXXV/954/IV/2006 z 10 stycznia 2006 r.), w których dominują tereny o funkcji obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz, w których zapisane zostały niezbędne parametry zabudowy i zagadnienia związane z ochroną środowiska wymagane do ustalenia w planie miejscowym. W związku z powyższym decyzja o odstąpieniu od sporządzania mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” byłaby jednoznaczna z obowiązywaniem na przedmiotowym obszarze mpzp „terenu w rejonie węzła Antoninek – wschód” część B oraz „Rejon ul. Główniec”, w których istniejąca ul. Smółdzinowska zapisana została jako droga publiczna klasy lokalnej. Zatem propozycja zmiany planu, w kierunku zachowania ul. Smółdzinowskiej jest bezzasadna.

7. Treść uwagi: Wniesiono o wystąpienie do zarządcy dróg położonych na terenie objętym planem oraz na terenach bezpośrednio sąsiednich celem uzyskania stanowiska co do możliwości zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenu objętego planem oraz powiązanego z nim funkcjonalnie terenu bezpośrednio sąsiedniego.

Rozstrzygnięcie: uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie: Zarządcą wszystkich dróg w analizowanym fragmencie miasta Poznania jest Zarząd Dróg Miejskich (ZDM). Podczas procedury sporządzania mpzp „Strefa przemysłowa przy ul. Warszawskiej” projekt planu został przesłany do ZDM w celu zaopiniowania. Opinia nie zawierała uwag dotyczących braku możliwości zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenu objętego planem oraz powiązanego z nim funkcjonalnie terenu bezpośrednio sąsiedniego. Ponadto przedstawiciele ZDM uczestniczyli w spotkaniach roboczych organizowanych przez Politechnikę Poznańską dotyczących m.in. wyboru alternatywnych wariantów układu komunikacyjnego wykorzystanych na dalszym etapie w „Wielokryterialnej analizie wariantów przebudowy układu transportowego w rejonie fabryki samochodów użytkowych VW Poznań Sp. z o.o.”.

Przewodniczący Rady Miasta Poznania

(-) Grzegorz Ganowicz

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr LXXI/1110/VI/2014
RADY MIASTA POZNANIA
z dnia 8 lipca 2014r.

**ROZSTRZYGNIĘCIE RADY MIASTA POZNANIA
O SPOSOBIE REALIZACJI, ZAPISANYCH W MIEJSCOWYM PLANIE
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO „STREFA PRZEMYSŁOWA PRZY
UL. WARSZAWSKIEJ” W POZNANIU, INWESTYCJI Z ZAKRESU
INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ, KTÓRE NALEŻĄ DO ZADAŃ WŁASNYCH
GMINY, ORAZ ZASADACH ICH FINANSOWANIA ZGODNIE Z PRZEPISAMI
O FINANSACH PUBLICZNYCH**

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, poz. 951 i poz. 1445, z 2013 r. poz. 21, poz. 405 i poz. 1238 oraz z 2014 r. poz. 379), rozstrzyga się co następuje:

§ 1

Sposób realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej:

- 1) zadania w zakresie realizacji dróg publicznych przewidzianych w planie oraz związanych z nimi wykupów terenów prowadzić będą właściwe jednostki miejskie;
- 2) zadania w zakresie infrastruktury technicznej prowadzić będą właściwe przedsiębiorstwa, w kompetencji których leży rozwój sieci;
- 3) zadania w zakresie gospodarki odpadami realizowane będą na podstawie przepisów odrębnych;
- 4) podstawę przyjęcia do realizacji zadań określonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, które należą do zadań własnych gminy, stanowić będą zapisy Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Poznania;
- 5) określenie terminów przystąpienia i zakończenia realizacji tych zadań ustalone będzie według kryteriów i zasad przyjętych przy konstruowaniu Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Poznania;
- 6) inwestycje realizowane mogą być etapowo w zależności od wielkości środków przeznaczonych na inwestycje

§ 2

Zgodnie z zasadami finansowania inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej określonych w planie, finansowanie inwestycji będzie się odbywać poprzez:

- 1) wydatki z budżetu miasta;
- 2) współfinansowanie środkami zewnętrznymi, poprzez budżet miasta – w ramach m.in.:
 - a) dotacji unijnych,
 - b) dotacji samorządu województwa,
 - c) dotacji i pożyczek z funduszy celowych,
 - d) kredytów i pożyczek bankowych;
- 3) udział inwestorów w finansowaniu w ramach porozumień o charakterze cywilnoprawnym lub w formie partnerstwa publiczno-prywatnego – „PPP”, a także właścicieli nieruchomości.

Przewodniczący Rady Miasta Poznania

(-) Grzegorz Ganowicz