

644/XI/2008

A-V-7323/791/08



Wydział Inwestycji i Nadzoru

w/m

## WYPIS I WYRYS

### z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Odpowiadając na wniosek z dnia 24 grudnia 2008r. znak: IN-I-7041/10/08 Wydział Architektury w/m informuje, że dla działek oznaczonych nr ewidencyjnymi: 170/2, 270, 186/14, 155/2, 135/3, 159/2, 112 (obr. 16) oraz działki nr 102 (obr. 08) w granicach obszaru oznaczonego na załączniku do wniosku kolorem żółtym obowiązują ustalenia **uchwały Nr XIX/179/99 Rady Miejskiej w Piłie z dnia 30 listopada 1999r.** (ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego Nr 3, poz. 24 z dnia 11 stycznia 2000r.) **w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu ulicznego miasta Piły.** Zgodnie z rysunkiem tego planu działki nr 102 (obr. 08), 170/2, 270, 186/14, 155/2 i 135/3 (obr. 16) stanowią teren ulic dojazdowych. Natomiast działki nr 159/2 i 112 (obr. 16) stanowią teren pasa drogowego ulicy lokalnej wspomagającej (ozn. Lw). Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo działki nr 270 z projektowaną ulicą główną (ozn. G 2/2) niniejszy wypis obejmuje także tą ulicę. Ustalenia szczegółowe w/w uchwały dla tych obszarów brzmią:

„/.../ § 2. Integralną część planu stanowią:

- rysunek w skali 1:10000, obejmujący cały układ uliczny miasta, stanowiący załącznik Nr 1 do uchwały,
- rysunek w skali 1: 5000, obejmujący obszar śródmiejski, stanowiący załącznik Nr 2 do uchwały,

/.../

§ 3. Ilekroć w uchwale mowa o:

/.../

3) pasie drogowym - należy przez to rozumieć teren wydzielony liniami rozgraniczającymi, przeznaczony do umieszczenia w nim ulicy, urządzeń związanych z obsługą ulicy oraz urządzeń infrastruktury technicznej nie związanych z funkcją komunikacyjną ulicy,

/.../

5) skrzyżowaniu - należy przez to rozumieć przecięcie, połączenie lub rozwidlenie ulic w jednym poziomie, zapewniające możliwość pełnego lub częściowego wyboru kierunku jazdy; określenie to obejmuje również tzw. włączenia na prawe skrety,

/.../

7) obiekcie mostowym - należy przez to rozumieć most, estakadę, tunel, kładkę dla pieszych, przejście podziemne, przepust, wiadukt,

/.../

§ 5. W celu osiągnięcia docelowego modelu układu komunikacyjnego miasta ustala się następujące zasady realizacji:

/.../

4) dopuszczenie realizacji we wszystkich pasmach drogowych ulic, ścieżek rowerowych, jako pasów samodzielnych lub ciągów pieszo-rowerowych, a przy przebudowie ulic zgodnie z §46 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,

/.../

6) sposób rozwiązania skrzyżowań, /.../, powinien być dostosowany do struktury kierunkowej i prognozowanego natężenia ruchu, a linie rozgraniczające określone w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydawanych na podstawie art. 93 ust. 6 ustawy i dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami,

- 7) na przebiegu ulic mogą być realizowane wszelkie obiekty mostowe, o ile wymagają tego względy techniczne,
- 8) o ile ewidencyjne pasy drogowe są szersze niż ustalone w niniejszej uchwale - zachowuje się linie istniejące, chyba że szerokość większa od ustalonej jest zbędna dla funkcji ulicy i może być przeznaczona na poszerzenie działek sąsiadujących,
- 9) przy projektowaniu ulic obowiązuje Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,

/.../

§ 6. W układzie ulicznym stanowiącym wewnętrzny układ komunikacyjny miasta wyodrębnia się:

- 1) układ podstawowy, obejmujący:
  - a) ulice główne, oznaczone na rysunkach planu symbolem literowym "G",  
/.../
- 2) układ wspomagający, obejmujący ulice lokalne, oznaczone na rysunkach planu symbolem literowym "Lw", wspomagające układ podstawowy miasta, stanowiące równocześnie najważniejsze elementy układu obsługującego,
- 3) układ obsługujący, obejmujący: /.../
  - b) pozostałe ulice, stanowiące ulice dojazdowe.

§ 7. 1. Ulice główne (G), stanowiące podstawowy element układu komunikacyjnego miasta, o których mowa w §6 pkt 1 lit. a, obejmują następujące ulice: /.../

- 7) ciąg ulic: stanowiący układ ulic głównych obwodnicy śródmiejskiej i obejmujący następujące ulice: Głuchowską, J. Kusocińskiego, Okólną, projektowany most na rzece Gwdzie, Zygmunta Starego, Stefana Okrzei, Ceglana, F. Chopina, F. Nowowiejskiego, projektowany most na rzece Gwdzie, ul. J. Bema z włączeniem do ul. Głuchowskiej.

/.../

§ 9. 1. Układ wspomagający, o którym mowa w §6 pkt 2, stanowią ulice lokalne (Lw), obsługujące w szczególności zespoły jednostek mieszkaniowych.

2. Układ wspomagający stanowią następujące ulice: /.../

- 2) ul. Dąbrowskiego i ul. Sniadeckich, od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do skrzyżowania z Al. Wyzwolenia,  
/.../

§ 10. 1. Układ obsługujący, o którym mowa w §6 pkt 3, stanowią wszystkie pozostałe ulice i place.  
/.../

4. Ulice nie posiadające oznaczeń, na załączniku Nr 1 do uchwały, stanowią ulice dojazdowe.

/.../

§ 11. 1. Pasy drogowe ulic są rozgraniczone w ewidencji gruntów, załącznikach do uchwały lub obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

2. Niniejsza uchwała określa szerokość pasów drogowych, w liniach rozgraniczających, dla układu podstawowego, o którym mowa w §6 pkt 1.

3. Dla układu wspomagającego, o którym mowa w §6 pkt 2 oraz układu obsługującego, o którym mowa w §6 pkt 3, obowiązuje jedno z niżej podanych ustaleń:

- 1) zachowanie rozgraniczenia wynikającego z ewidencji gruntów, z wyłączeniem osiedla "Koszyce",
- 2) rozgraniczenie wg ustaleń zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uchwalonych w trybie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.

/.../

5. Ustala się minimalne szerokości pasów drogowych, w liniach rozgraniczających, dla:

- 1) ulic głównych - jednojezdniowych - 25,0 m i dwujezdniowych - 35,0 m,  
/.../

/.../

- 4) ulic lokalnych wspomagających - 20,0 m,  
/.../

/.../

- 6) ulic dojazdowych - 10,0 m.

6. Poza ustaleniami ust. 5, w wyjątkowych przypadkach, wynikających z konieczności zachowania istniejącego obiektu lub drzewostanu, dopuszcza się zastosowanie mniejszej szerokości pasa drogowego, pod warunkiem, że nie będzie to miało wpływu na rozwiązania techniczne przekroju ulicy.

§ 12. 1. Dla ulic głównych, o których mowa w §7 ust. 1, ustala się szerokość pasów drogowych następująco:

- 8) ciąg ulic głównych obwodnicy śródmiejskiej, o których mowa w §7 ust. 1 pkt 7, 25,0-35,0 m, z wyłączeniem obszaru przed dworcem PKP oraz węzła ograniczonego ulicami: Towarową, Zygmunta Starego i Kwiatową i zakola rzeki Gwdy.

/.../

3. W projektach zagospodarowania ulic, o których mowa w ust. 1, należy przewidzieć ochronę otoczenia wynikającą z wymagań ochrony środowiska, na podstawie przepisów szczególnych.

4. Ustalone w ust. 1 pasy drogowe ulic, z zastrzeżeniem § 11 ust. 5 i 6, nie dotyczą rozwiązań skrzyżowań, dla których obowiązuje ustalenie §5 ust 7 oraz rozgraniczeń istniejących pasów drogowych, szerszych niż ustalone niniejszą uchwałą.

/.../

**§ 15. 1.** Dla ulic głównych, głównych z funkcją ulic zbiorczych, ulic zbiorczych i ulic lokalnych wspomagających, o których mowa w §§7, 8, i 9, ustala się:

- 1) szerokość jezdni - dwa pasy ruchu po 3,50 m,
- 2) pozostałe rozwiązania przekroju ulicy wg projektu zagospodarowania ulicy, stanowiącego załącznik do decyzji o pozwoleniu na budowę, z zachowaniem ustaleń wynikających z niniejszej uchwały.

/.../

3. Dla ulic lokalnych i dojazdowych, o których mowa w § 10, ustala się:

- 1) szerokość jezdni - dwa pasy ruchu po 3,0 m,
- 2) pozostałe rozwiązania wg projektu zagospodarowania ulicy, stanowiącego załącznik do decyzji o pozwoleniu na budowę, z zachowaniem ustaleń wynikających z niniejszej uchwały.

**§ 16.** Dla ulic, o których mowa w §6, obowiązują ponadto następujące ustalenia:

- 1) dostępność dla wszystkich użytkowników, z prawem wprowadzania ograniczeń ruchu dla niektórych grup użytkowników lub pojazdów,
- 2) ograniczona dostępność dla ulic głównych, ulic głównych z funkcją ulic zbiorczych i ulic zbiorczych, poprzez:
  - a) ograniczenie liczby zjazdów indywidualnych do niezbędnego minimum,
  - b) wprowadzenie zjazdów indywidualnych od ulic niższej klasy, zapewniających dojazd do nieruchomości,
  - c) wprowadzenie pasów manewrowych dla postojów tam, gdzie pozwala na to szerokość pasa drogowego, a rozwiązanie nie powoduje ograniczeń dla ruchu pieszego,
- 3) możliwość prowadzenia linii komunikacji autobusowej w ulicach, o których mowa w §6 pkt 1 i 2, z prawem realizacji zatok autobusowych oraz budowy wiat osłonowych i punktów sprzedaży biletów,
- 4) dopuszczenie prowadzenia linii autobusowych oraz realizacji pętli autobusowych na następujących ulicach lokalnych: /.../
  - c) ul. Śniadeckich,/.../
- 5) możliwość wprowadzenia ruchu uspokojonego na ulicach dojazdowych, o których mowa w §6 pkt 3 lit b, poprzez zastosowanie co najmniej jednej z niżej wymienionych zasad:
  - a) zmniejszenie prędkości jazdy zakazami administracyjnymi lub rozwiązaniami technicznymi,
  - b) wyeliminowanie ruchu pojazdów nie związanych z obsługą otoczenia,
  - c) wprowadzenie jednego kierunku jazdy,
  - d) zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego,
- 6) prawo do umieszczania w pasach drogowych reklam i obiektów małej architektury, za zgodą zarządcy drogi, w odległości nie mniejszej niż 3,0 m od krawędzi jezdni, pod warunkiem, że nie spowoduje to utrudnienia w ruchu pieszym, z wyłączeniem:
  - a) całej szerokości pasów drogowych w odległości 30,0 m od skrzyżowań,
  - b) środkowych pasów dzielących jezdnie w ulicach dwujezdniowych, /.../”

NACZELNIK  
WYDZIAŁU ARCHITEKTURY

mgr inż. arch. Henryk Gawroński

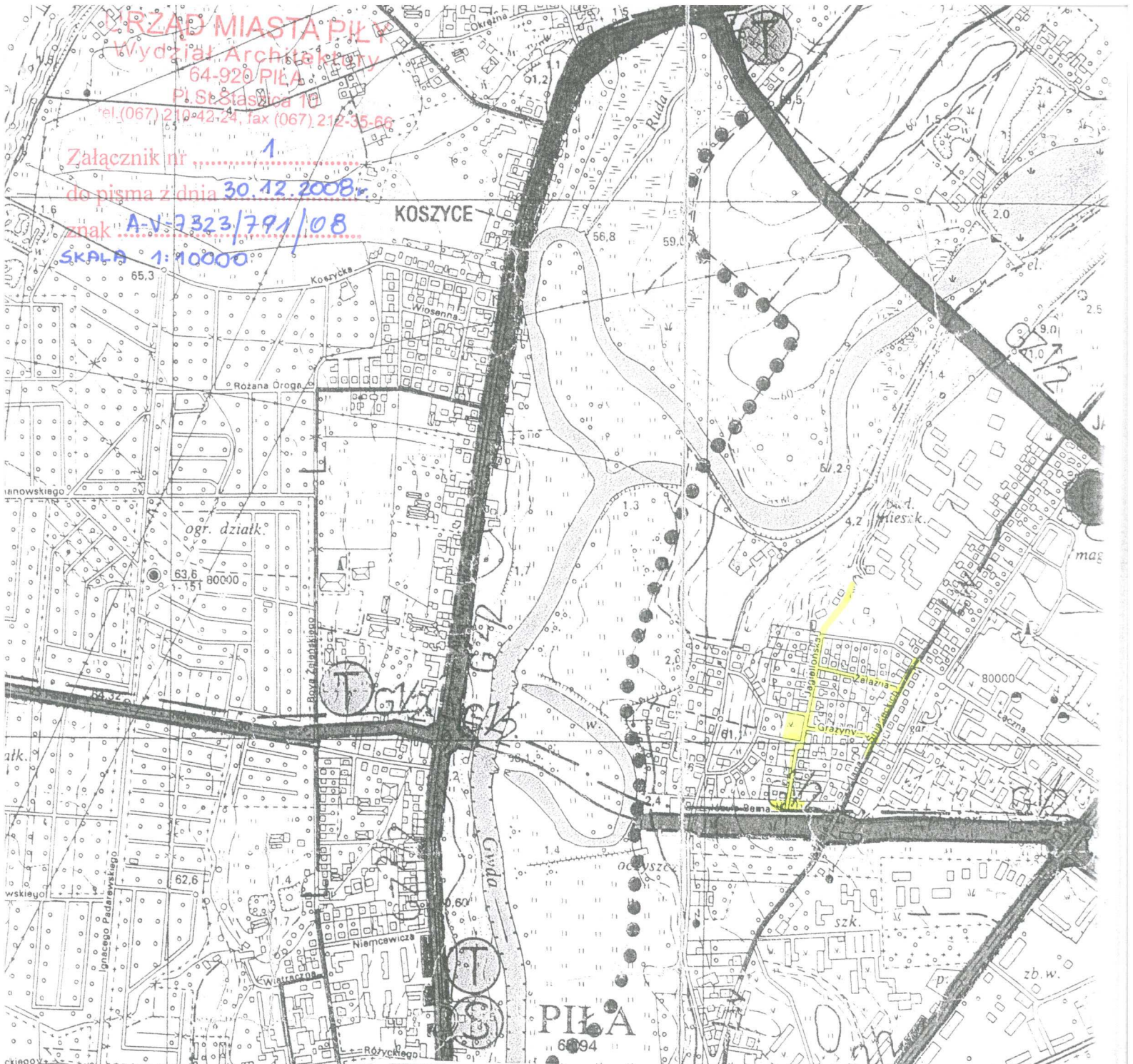
Załączniki

nr 1 i 2: kopie fragmentów rysunków miejscowego planu zagosp. przestrz. układu ulicznego m. Piły, obejmujących omawiany obszar.

-a/a-

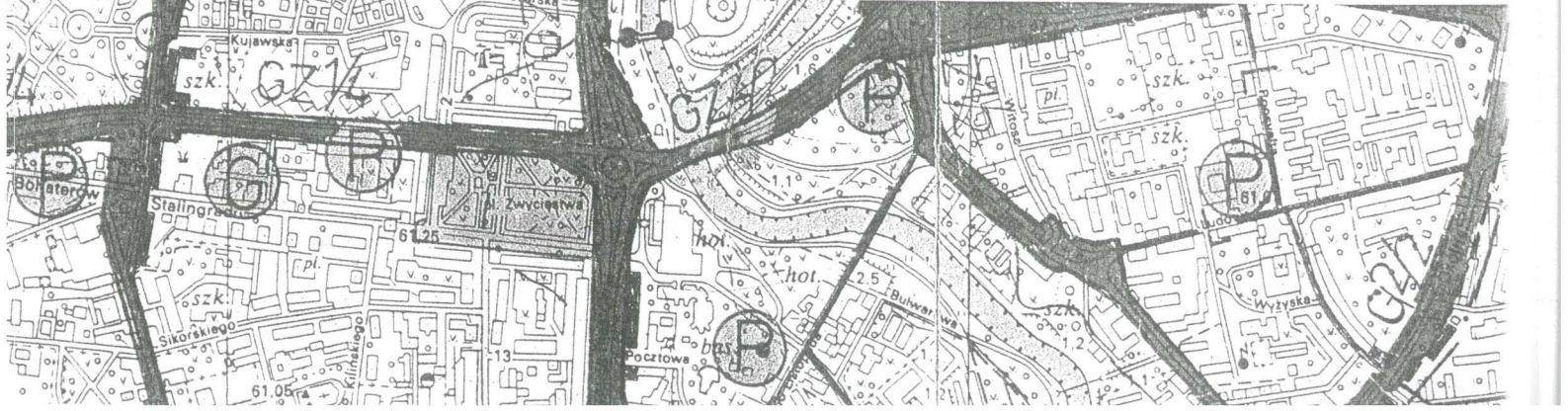
Załącznik nr 1  
 do pisma z dnia 30.12.2008r.  
 znak A-V-3323/791/08  
 SKALA 1:10000

KOSZYCE



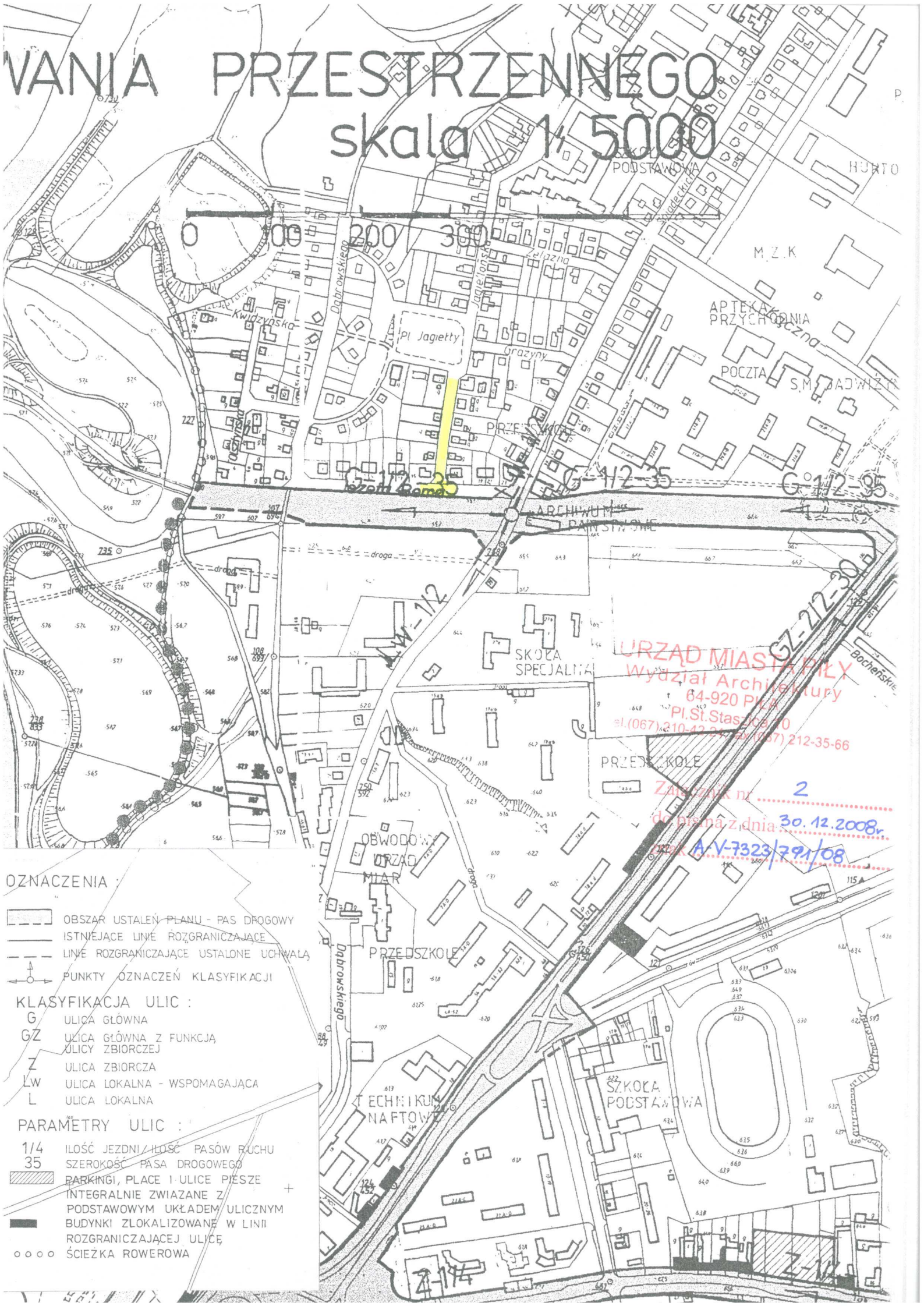
- ULICE
- PLACE
- PARKINGI OGÓLNOMIĘJSKIE
- GARAŻE WIELOPOZIOMOWE
- ISTNIEJĄCE ● PROJEKTOWANE
- STACJE PALIW
- OBŚLUGA SAMOCHODÓW
- 2/2 ILOŚĆ JEZDNI/ILOŚĆ PASÓW
- SAMODZIELNA ŚCIEŻKA ROWEROWA
- STREFA WYŁĄCZONA Z RZĄDOWY
- PRZEBIEG ULIC LOKALNYCH /Lw,L/
- LINIE ROZGRANICZAJĄCE UKŁAD ULICZNY

- KLASYFIKACJA ULIC:
- G-ULICA GŁÓWNA
  - GZ-ULICA GŁÓWNA Z FUNKCJĄ ULICY ZBIORCZEJ
  - Z-ULICA ZBIORCZA
  - LW-ULICA LOKALNA-WSPOMAGA
  - L-ULICA LOKALNA
  - ZASIĘG USTALEŃ PLANU
  - - - ZASIĘG ZAŁĄCZNIKA Nr2
  - · · ZASIĘG ZAŁĄCZNIKA Nr3
  - · — GRANICA ADMINISTRACYJNA



# WYKONANIE PLANU PRZESTRZENNEGO

## skala 1:5000



**URZĄD MIASTA PIŁY**  
 Wydział Architektury  
 64-920 Piła  
 Pl. St. Staszica 10  
 tel. (067) 210-42 210-43 (067) 212-35-66

Załącznik nr 2  
 do pisma z dnia 30.12.2008  
 znak A.V-7323/791/08

- OZNACZENIA**
- OBSZAR USTALEŃ PLANU - PAS DROGOWY
  - ISTNIEJĄCE LINIE ROZGRANICZAJĄCE
  - LINIE ROZGRANICZAJĄCE USTALONE UCHWAŁĄ
  - PUNKTY OZNACZEŃ KLASYFIKACJI
- KLASYFIKACJA ULIC :**
- G ULICA GŁÓWNA
  - GZ ULICA GŁÓWNA Z FUNKCJĄ ULICY ZBIORCZEJ
  - Z ULICA ZBIORCZA
  - LW ULICA LOKALNA - WSPOMAGAJĄCA
  - L ULICA LOKALNA
- PARAMETRY ULIC :**
- 1/4 ILOŚĆ JEZDNI/ILOŚĆ PASÓW RUCHU
  - 35 SZEROKOŚĆ PASA DROGOWEGO
  - PARKINGI, PLACE I ULICE PIESZE INTEGRALNIE ZWIĄZANE Z PODSTAWOWYM UKŁADEM ULICZNYM
  - BUDYNKI ZLOKALIZOWANE W LINII ROZGRANICZAJĄCEJ ULICĘ
  - ŚCIEŻKA ROWEROWA