

ZARZĄD MIEJSKI W PILE

MIASTO PIŁA
MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
UKŁADU ULICZNEGO

Integralną część planu stanowią:

- 1) uchwała Nr XIX/179/99 Rady Miejskiej w Pile z dnia 30 listopada 1999 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu ulicznego miasta Piły, ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego Nr³... z dnia ...¹¹...^{stycznia} 2000 r. ^{por. 24}
- 2) następujące rysunki planu:
 - a) rysunek w skali 1: 10000, obejmujący cały układ uliczny miasta, stanowiący załącznik Nr 1 do uchwały,
 - b) rysunek w skali 1: 5000, obejmujący obszar śródmiejski, stanowiący załącznik Nr 2 do uchwały,
 - c) rysunek w skali 1: 1000, obejmujący przedłużenie Al. Wyzwolenia, od Al. Powstańców Wlkp. do ul. Podchorążych, stanowiący załącznik Nr 3 do uchwały,
 - d) rysunek w skali 1: 10000, obejmujący przebieg ulicy wspomagającej na osiedlu Motylewo, stanowiący załącznik Nr 4 do uchwały.

Projekt planu opracowano
w Pracowni Terenowej w Pile
Wielkopolskiego Biura
Planowania Przestrzennego
w Poznaniu
(b. Wojewódzkie Biuro Urbanistyki
i Architektury w Pile)

Zespół autorski:

mgr inż. arch. Tomira Łeska-Oleszak
projektant planów miejscowych
Nr ewid. upr. 250/88

mgr inż. Piotr Stróżyński

mgr inż. arch. Ireneusz Ratajczak

mgr inż. arch. Dorota Fryndt

tech. bud. Elżbieta Nadrowska

Opracowania graficzne:

tech. bud. Danuta Nowakowska

**UCHWAŁA NR XIX/179/99
RADY MIEJSKIEJ W PILE
z dnia 30 listopada 1999 roku**

**w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
układu ulicznego miasta Pily.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t. Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74 z późniejszymi zmianami), art. 26 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (j.t. Dz. U. Nr 15, poz. 139 z późniejszymi zmianami) Rada Miejska w Pile uchwała:

**miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
układu ulicznego miasta Pily, zwany dalej planem.**

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1

1. Granice obszaru objętego planem stanowią ulice wewnętrznego układu komunikacyjnego, zgodnie z załącznikiem Nr 2 do uchwały Nr LIII/550/98 Rady Miejskiej w Pile z dnia 4 czerwca 1998 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu komunikacyjnego miasta Pily.
2. Ustalenia planu obejmują tereny w liniach rozgraniczających ulic, określone w ewidencji gruntów lub rysunkach planu oraz warunki zabudowy wzdłuż linii rozgraniczających ulice.
3. Układ uliczny obejmuje wszystkie ulice na obszarze miasta, istniejące lub określone w niniejszej uchwale, z wyłączeniem układu drogowego, dla którego obowiązują ustalenia uchwały Nr LIII/550/98 Rady Miejskiej w Pile z dnia 4 czerwca 1998 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu komunikacyjnego miasta Pily.

§ 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,
- rysunek w skali 1: 1000, obejmujący przedłużenie Al. Wyzwolenia, od Alei Powstańców Wlkp. do ul. Podchorążych, stanowiący załącznik Nr 3 do uchwały,
- rysunek w skali 1: 10000, obejmujący przebieg ulicy wspomagającej na osiedlu Motylewo, stanowiący załącznik Nr 4 do uchwały.

§ 3

Ilekroć w uchwale mowa o:

- 1) układzie komunikacyjnym – należy przez to rozumieć wszystkie drogi i ulice w obszarze administracyjnym miasta,
- 2) układzie ulicznym, ulicy lub placu – należy przez to rozumieć drogę publiczną wydzieloną liniami rozgraniczającymi, przeznaczoną do ruchu pojazdów oraz ruchu pieszych, a ponadto prowadzenia uzbrojenia technicznego i urządzenia zieleni,
- 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,
- 4) węźle – należy przez to rozumieć krzyżowanie się lub połączenie dróg oraz ulic w różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy,
- 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,
- 6) przejeździe – należy przez to rozumieć krzyżowanie się ulic z liniami kolejowymi,
- 7) obiekcie mostowym – należy przez to rozumieć most, estakadę, tunel, kładkę dla pieszych, przejście podziemne, przepust, wiadukt,
- 8) nieprzekraczalnej linii zabudowy – należy przez to rozumieć linię ograniczającą zasięg zabudowy na terenie sąsiadującym z drogą lub ulicą; teren zawarty pomiędzy tą linią, a linią rozgraniczającą pas drogowy jest terenem wyłączonym z zabudowy, chyba że z treści uchwały wynika inaczej,
- 9) obowiązującej linii zabudowy – należy przez to rozumieć linię usytuowania obiektu budowlanego, teren zawarty pomiędzy tą linią, a linią rozgraniczającą pas drogowy jest terenem wyłączonym z zabudowy, chyba że z treści uchwały wynika inaczej.

§ 4

1. O ile linie rozgraniczające pas drogowy ulicy zostały określone na kilku rysunkach, w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu należy zastosować treść rysunku w skali bardziej szczegółowej lub rysunków stanowiących załączniki do uchwał, o których mowa w § 19 i 20.
2. W nazewnictwie ulic zastosowano nazwy obowiązujące w mieście Pile w dniu podjęcia niniejszej uchwały.

§ 5

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

- 1) etapowe realizowanie układu ulicznego z dochodzeniem do zamkniętych modeli, określonych w załącznikach do uchwały Nr LIII/550/98 Rady Miejskiej w Pile z dnia 4 czerwca 1998 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu komunikacyjnego miasta,
- 2) zachowanie istniejących ulic dwujezdniowych i czteropasowych oraz realizację następujących odcinków ulic jako dwujezdniowych:
 - a) Al. Niepodległości, od ul. Wodnej do węzła z drogą ekspresową,
 - b) ul. Bydgoska, od skrzyżowania z ul. J. Kusocińskiego do węzła z drogą ekspresową,
 - c) ul. A. Mickiewicza i Warsztatowa, od skrzyżowania ul. A. Mickiewicza z ul. St. Wyspiańskiego do skrzyżowania ul. Warsztatowej z ul. Ceglana,
 - d) obwodnica śródmiejska, od skrzyżowania ul. Ceglanej z ul. Warsztatową oraz ulice: S. Okrzei, Zygmunta Starego, Okólnej, J. Kusocińskiego i Głuchowskiej,
- 3) dopuszczenie realizacji innych ulic jako dwujezdniowych, o ile pozwala na to szerokość pasa drogowego i zachowane zostaną warunki techniczne dla zakładanej klasy ulicy, a rozwiązanie dostosowane jest do faktycznych potrzeb wynikających z funkcji ulicy i natężenia ruchu,
- 4) dopuszczenie realizacji we wszystkich pasach 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,
- 5) wyznaczenie samodzielnej ścieżki rowerowej łączącej ul. Zielona Dolina z wyspą w rozwidleniu rzeki Gwdy i Gordaliny,
- 6) sposób rozwiązania skrzyżowań, o których mowa w pkt 6, 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 z 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,
- 10) dopuszcza się wariantowy przebieg ulic, zgodnie z oznaczeniem na rysunku, który może być zrealizowany jako rozwiązanie etapowe lub docelowe i dotyczy następujących skrzyżowań:
 - a) Al. Wyzwolenia z Al. Powstańców Wlkp.,
 - b) ul. Podchorążych z ul. Kossaka,
 - c) ul. Kwiatowej z ul. Zygmunta Starego,
 - d) ul. 11 Listopada z Al. Piastów,
- 11) dla przebiegu obwodnicy śródmiejskiej przez zakole rzeki Gwdy należy zapewnić swobodny spływ powietrza przez dolinę, co wiąże się z zakazem stosowania nasypu wzdłuż całego odcinka ulicy pomiędzy brzegami rzeki. Rozwiązania przestrzenne należy dostosować do krajobrazowych walorów starorzecza.

Rozdział 2 Układ uliczny

§ 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”,
 - b) ulice główne z funkcją ulic zbiorczych, oznaczone na rysunkach planu symbolem literowym „GZ”, stanowiące w etapach dochodzenia do docelowego układu komunikacyjnego miasta – ulice główne, a po jego zrealizowaniu – ulice zbiorcze,
 - c) ulice zbiorcze, oznaczone na rysunkach planu symbolem literowym „Z”, obsługujące wyodrębnione obszary miasta,
- 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:

- a) ulice lokalne, oznaczone na rysunkach planu symbolem literowym „L”,
- 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:

- 1) Al. Niepodległości, od węzła z drogą ekspresową do skrzyżowania z ul. Feliksa Nowowiejskiego,
- 2) Al. Powstańców Wlkp., od węzła z drogą ekspresową do skrzyżowania z ul. Głuchowską,
- 3) ul. Bydgoska, od węzła z drogą ekspresową do skrzyżowania z ulicami: J. Kusocińskiego i Okólną,
- 4) Al. Poznańska, od skrzyżowania z ul. Przemysłową do węzła z ul. Zygmunta Starego,
- 5) Al. Wojska Polskiego, od skrzyżowania z ul. Kamienną do skrzyżowania z ul. F. Chopina,
- 6) ciąg ulic, stanowiący układ ulic obwodnicy spinającej i obejmujący:
 - a) część ul. Pomorskiej, od skrzyżowania z ul. Warsztatową do obiektu mostowego nad torami kolejowymi,
 - b) nowoprojektowany przebieg od obiektu mostowego nad torami kolejowymi do skrzyżowania z Al. Poznańską,
 - c) część ulic: Motylewskiej i Przemysłowej, do skrzyżowania z obwodnicą wschodnią,
- 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.

2. Ulice główne, stanowiące podstawowy element układu komunikacyjnego miasta, o których mowa w ust. 1, uzupełniają następujące ulice główne z funkcją ulic zbiorczych (GZ), o których mowa w § 6 pkt 1 lit b:

- 1) Al. Wyzwolenia, od skrzyżowania z Al. Niepodległości do skrzyżowania z Al. Powstańców Wlkp.,
- 2) Al. Wojska Polskiego, od skrzyżowania z ul. F. Chopina do skrzyżowania z ul. Budowlanych, Al. Jana Pawła II, Al. Powstańców Wlkp. do skrzyżowania z ul. Głuchowską,
- 3) Al. Niepodległości i ul. Wodna, od skrzyżowania z obwodnicą śródmiejską do Al. Jana Pawła II,
- 4) ul. A. Mickiewicza, od skrzyżowania z Al. Wojska Polskiego i ul. Warsztatowa do skrzyżowania z ul. Ceglana,
- 5) ul. H. Siemiradzkiego, od skrzyżowania z Al. Poznańską do skrzyżowania z obwodnicą spinającą, o której mowa w ust. 1 pkt 6 lit. b.

§ 8

Ulice zbiorcze (Z), obsługujące wyodrębnione obszary miasta, o których mowa w § 6 pkt 1 lit. c, obejmują następujące ulice:

- 1) Al. Piastów i Plac Konstytucji 3 Maja do węzła ulic: Towarowej, Zygmunta Starego i Kwiatowej,
- 2) ul. Bydgoską od skrzyżowania z Aleją Jana Pawła II do skrzyżowania z ulicami: Janusza Kusocińskiego i Okólną,
- 3) ciąg ulic: Ks. J. Popiełuszki, od skrzyżowania z Al. Niepodległości, ul. Dzieci Polskich i S. Okrzei, do skrzyżowania z obwodnicą śródmiejską,
- 4) ul. Browarną i ul. Walki Młodych do skrzyżowania z obwodnicą wschodnią,
- 5) ul. J. Kossaka, od skrzyżowania z ulicami Głuchowską i J. Kusocińskiego do linii rozgraniczającej drogę ekspresową,
- 6) ciąg ulic łączący Al. Wyzwolenia z ul. Kossaka, ulicę Podchorążych, nowy przebieg ul. Łowieckiej i ul. Wawelską do skrzyżowania z obwodnicą wschodnią.

§ 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:
 - 1) ul. Kazimierza Wielkiego, od skrzyżowania z Al. Niepodległości do skrzyżowania z Al. Wyzwolenia,
 - 2) ul. Dąbrowskiego i ul. Śniadeckich, od skrzyżowania z Al. Jana Pawła II do skrzyżowania z Al. Wyzwolenia,
 - 3) ul. J. Lelewela, od skrzyżowania z ul. J. Kossaka do skrzyżowania z ul. Bydgoską,
 - 4) ul. Giełdowa, od skrzyżowania z ul. Bydgoską do skrzyżowania z ul. Wawelską,
 - 5) ul. St. Wyspiańskiego, od skrzyżowania z ul. A. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Ceglana, z ustaloną zmianą przebiegu na podstawie uchwały Nr XXXI/298/96 Rady Miejskiej w Pile z dnia 21 października 1996 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Piły na obszarze osiedla „Górne”,
 - 6) ciąg ulic: M. Buczka, od skrzyżowania z ul. Ceglana, ulica 1 Maja, ulica łącząca ul. 1 Maja i 11 Listopada, część ul. 11 Listopada, most Bolesława Krzywoustego do skrzyżowania z ul. Browarną,
 - 7) ul. Rydygiera, od skrzyżowania z ul. Siemiradzkiego, z prawem do realizacji odcinka drogi zewnętrznej do Al. Poznańskiej, zgodnie z uchwałą Nr LIII/550/98 Rady Miejskiej w Pile z dnia 4 czerwca 1998 r.,
 - 8) ciąg ulic Orlej i Sokolej, od skrzyżowania z Al. Poznańską do skrzyżowania z ul. Przemysłową,
 - 9) projektowana ulica obsługująca „Motylewo-Zachodnie” od skrzyżowania z Al. Poznańską do skrzyżowania z ulicą, o której mowa w pkt. 7.

§ 10

1. Układ obsługujący, o którym mowa w § 6 pkt 3, stanowią wszystkie pozostałe ulice i place.
2. Place, o których mowa w ust. 1, w rozumieniu niniejszej uchwały, stanowią przestrzeń publiczną obudowaną pierzejami obiektów usługowych lub usługowo-mieszkalnych, przeznaczoną głównie dla ruchu pieszego oraz urządzenia zieleni i obejmują:
 - 1) Plac Zwycięstwa,
 - 2) Plac St. Staszica,
 - 3) Rynek Koszycki.
3. Ulice lokalne (L), o których mowa w § 6 pkt 3 lit a, oznaczono na rysunkach w skali 1: 10 000, stanowiących załączniki Nr 1 i Nr 4 do uchwały.
4. Ulice nie posiadające oznaczeń, na załączniku Nr 1 do uchwały, stanowią ulice dojazdowe.

Rozdział 3

Warunki rozgraniczenia oraz zabudowy i zagospodarowania układu ulicznego

§ 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.
4. Dla osiedla „Koszyce” obowiązuje rozgraniczenie wg mapy zasadniczej w skali 1: 500.
5. Ustala się minimalne szerokości pasów drogowych, w liniach rozgraniczających, dla:
 - 1) ulic głównych – jednojezdniowych – 25,0 m i dwujezdniowych – 35,0 m,
 - 2) ulic głównych zbiorczych z funkcją ulic głównych, jednojezdniowych – 20,0 m, dwujezdniowych – 30,0 m,
 - 3) ulic zbiorczych – 20,0 m, z zastrzeżeniem § 14 pkt 4 i 5,

- 4) ulic lokalnych wspomagających – 20,0 m,
 - 5) ulic lokalnych – 12,0 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:
 - 1) Al. Niepodległości, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 1,
 - od węzła z drogą ekspresową do skrzyżowania z Al. Wyzwolenia – 45,0 m,
 - od skrzyżowania z Al. Wyzwolenia do obwodnicy śródmiejskiej – 35,0–40,0 m,
 - 2) Al. Powstańców Wielkopolskich, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 2 – 25,0–30,0 m,
 - 3) ul. Bydgoska, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 3 – 40,0 m,
 - 4) Al. Poznańska, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 4 – wg ewidencji gruntów i obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
 - 5) Al. Wojska Polskiego, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 5 – wg ewidencji gruntów,
 - 6) ciąg ulic głównych, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 6 lit. a i b – 35,0 m, z wyłączeniem odcinka od ul. Dembowskiego do Alei Poznańskiej o szerokości 30,0–60,0 m, dla których linie rozgraniczające określą odrębne uchwały,
 - 7) ciąg ulic głównych, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 6 lit. c – 30,0 m, z lokalnym zawężeniem do 25,0 m,
 - 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.
2. Pas drogowy ulicy Ceglanej i F. Chopina stanowi pas wyłączony z zabudowy, do czasu realizacji ulicy, stanowiącej część obwodnicy śródmiejskiej, dla której rozgraniczenie może być ustalone wg zasad określonych w § 5 pkt 7.
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.

§ 13

1. Dla ulic głównych z funkcją ulic zbiorczych, o których mowa w § 7 ust. 2, ustala się szerokość pasów drogowych następująco:
 - 1) Al. Wyzwolenia, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 1 – 30,0-35,0 m,
 - 2) Al. Wojska Polskiego, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 2 – 40,0 m,
 - 3) Al. Jana Pawła II, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 2 – wg ewidencji gruntów,
 - 4) Al. Powstańców Wielkopolskich, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 2 – wg ewidencji gruntów,
 - 5) Al. Niepodległości, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 3 – 30,0-40,0 m, z lokalnym zawężeniem,
 - 6) ul. Wodna, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 3 – wg ewidencji gruntów,
 - 7) ul. A. Mickiewicza, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 4, do skrzyżowania z ul. Wyspiańskiego wg ewidencji gruntów,
 - 8) ul. A. Mickiewicza, od skrzyżowania z ul. Wyspiańskiego, o których mowa w § 7 ust. 2 pkt 4 – 35,0 m,
 - 9) ul. Siemiradzkiego, o której mowa w § 7 ust. 2 pkt 5 – 25,0-40,0 m.
2. Dla pasów drogowych, o których mowa w ust. 1, obowiązują ustalenia § 12 ust. 3 i 4.

§ 14

Dla ulic zbiorczych, o których mowa w § 8 ustala się szerokość pasów drogowych następująco:

- 1) Al. Piastów, o której mowa w § 8 pkt 1 – wg ewidencji gruntów,
- 2) ul. Bydgoska, o której mowa w § 8 pkt 2 – 30,0 m,
- 3) ul. Ks. J. Popiełuszki i ul. Dzieci Polskich, o których mowa w § 8 pkt 3 – 20,0–25,0 m,
- 4) ul. Okrzei, o której mowa w § 8 pkt 3 – 20,0 – 30,0 m, z lokalnymi zważeniami przy istniejących budynkach – do 15,0 m,
- 5) ul. Browarna i ul. Walki Młodych, o których mowa w § 8 pkt 4, do skrzyżowania z ul. Węglową – 20,0- 25,0 m, z lokalnymi zważeniami – do 15,0 m, a pozostały przebieg wg decyzji o podziale, zgodnie z art. 93 ust. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami,
- 6) ul. J. Kossaka, o której mowa w § 8 pkt 5 – 30,0-35,0 m,

- 7) ciąg ulic zbiorczych, o których mowa w § 8 pkt 6 – 20,0 m.

§ 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.
2. Dla ulicy Bydgoskiej, od skrzyżowania z Al. Powstańców Wlkp. do obwodnicy śródmiejskiej, wymagane jest zachowanie swobody ruchu na jezdni poprzez:
 - a) wydzielenie pasów na lewe i prawe skrzyżowania,
 - b) wydzielenie pasów manewrowych przy miejscach postojowych lub dodatkowych pasów włączenia dla wyjazdów z parkingów.
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 pieszych,
- 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:
 - a) ul. Królewska,
 - b) ul. Wałęcka,
 - c) ul. Śniadeckich,
 - d) ul. Wiosny Ludów,
 - e) ul. Motylewska,
- 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,
- 7) odległości między reklamami, o których mowa w pkt 6, winny gwarantować ich czytelność, a forma i gabaryty – ład przestrzenny.

§ 17

1. Dla terenów sąsiadujących z pasem drogowym obowiązują oznaczone na rysunkach planu nieprzekraczalne i obowiązujące linie zabudowy.
2. O ile w treści uchwały nie określono inaczej, a na rysunkach nie wyznaczono linii zabudowy, o których mowa w ust. 1, obowiązują linie zabudowy dla sytuowania obiektów budowlanych na podstawie art. 42 i art. 43 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych. *z 2000 r. przez SSe*
3. Postanowienia ust. 2 nie dotyczą zabudowy istniejącej oraz zabudowy plombowej w zabudowanych pierzejach ulic i mogą być stosowane dla obszarów, dla których nie ustalono linii zabudowy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, określających warunki zabudowy obszaru.

§ 18

Ustala się obszary wyłączone z zabudowy budynkami, oznaczone na rysunku w skali 1: 10000, zabezpieczające realizację ulic w przypadku przekształceń własnościowych terenów, umożliwiające powiązanie ul. Koszalińskiej z obwodnicą śródmiejską oraz drogą ekspresową.

Rozdział 4 Przepisy końcowe

§ 19

Do czasu utraty ważności, zachowują moc ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uchwalonych w trybie ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. o planowaniu przestrzennym i ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym w odniesieniu do przebiegu i linii rozgraniczających ulic lokalnych i dojazdowych, o których mowa w § 6 pkt 3, o ile nie są sprzeczne z niniejszą uchwałą.

§ 20

Poza ustaleniami niniejszej uchwały, w zakresie, o którym mowa w § 1 ust. 2, zachowują moc wszystkie uchwały w sprawie zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego podjęte od 1.01. 1995 r. do daty niniejszej uchwały, o ile nie są z nią sprzeczne.

§ 21

Zmiany ustaleń dotyczące ulic, o których mowa w § 6 pkt 1, wymagają sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu ulicznego dla całego obszaru objętego niniejszą uchwałą.

§ 22

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miejskiemu w Pile.

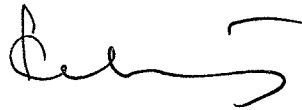
§ 23

1. Tracą moc ustalenia uchwały Nr XII/50/81 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Pile z dnia 9 listopada 1981 roku w sprawie zatwierdzenia miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, w zakresie układu komunikacyjnego, określone na rysunku planu w skali 1:10 000 oraz w tekście planu, stanowiących załączniki do uchwały.
2. W odniesieniu do układu ulicznego zachowują moc ustalenia § 3 pkt 1, § 6 pkt 1, uchwały Nr LIII/550/98 Rady Miejskiej w Pile z dnia 4 czerwca 1998 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego układu komunikacyjnego miasta Piły.

§ 24

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

Przewodniczący
Rady Miejskiej

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lech Cabański', with a stylized flourish at the end.

Lech Cabański