

UCHWAŁA
RADY MIASTA PIŁY
z dnia
w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
miasta Piły – strefa lotnisko

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1372), art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741, zmiana: Dz. U. z 2021 r. poz. 784, poz. 922), Rada Miasta Piły uchwala, co następuje:

Rozdział 1
Przepisy ogólne

§1.1. Uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, zwany dalej planem.

2. Granice obszaru objętego planem określają istniejące i ustalone w planie zewnętrzne linie rozgraniczające tereny: od północy granica administracyjna miasta wraz z terenem drogi krajowej nr 10, od zachodu granica miasta i linia rozgraniczająca teren kolei, od południa linie rozgraniczające teren drogi wojewódzkiej (aleja Wojska Polskiego), niezainwestowane tereny po byłym lotnisku oraz zainwestowane tereny mieszkaniowe w rejonie ul. Hutniczej, od wschodu teren drogi publicznej (ul. Kołobrzaska), linie rozgraniczające tereny lasów oraz ulic Chopina, Wałęckiej i Zamiejskiej, zgodnie z oznaczeniem graficznym na rysunku planu.

3. Integralne części uchwały obejmują:

- 1) rysunek planu na mapie w skali 1:2000, zwany dalej rysunkiem, stanowiący załącznik nr 1 do uchwały;
- 2) rozstrzygnięcie w sprawie stwierdzenia, że projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, nie narusza ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, stanowiące załącznik nr 2 do uchwały;
- 3) rozstrzygnięcie o sposobie realizacji zapisanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, stanowiące załącznik nr 3 do uchwały;
- 4) rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, stanowiące załącznik nr 4 do uchwały;
- 5) dokument elektroniczny zawierający dane przestrzenne miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, stanowiący załącznik nr 5 do uchwały.

§2.1. Na obszarze objętym planem nie określa się:

- 1) szczególnych zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym;
- 2) sposobu i terminu tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów.

2. Na obszarze objętym planem określono tereny inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego:

- 1) drogi ekspresowej KD-S;
- 2) projektowanego lotniska, o którym mowa w §3 ust. 2.

3. Na obszarze objętym planem nie występują:

- 1) obszary przestrzeni publicznej w rozumieniu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- 2) tereny górnicze, a także obszary szczególnego zagrożenia powodzią, obszary osuwania się mas ziemnych, krajobrazy priorytetowe określone w audycie krajobrazowym oraz w planie zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego.

4. Na obszarze objętym planem występują:

- 1) obiekt objęty ochroną konserwatorską - krąg kompensacyjny (pelengacyjny), ujęty w gminnej ewidencji zabytków miasta Piły, oznaczony na rysunku;
- 2) strefy ochronne ujęć wód, obejmujące tereny ochrony bezpośredniej ujęć wód podziemnych, oznaczone na rysunku;
- 3) obszar chronionego krajobrazu "Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy", oznaczony na rysunku;
- 4) tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi, oznaczone na rysunku.

5. Cały obszar objęty planem znajduje się w zasięgu obszaru o udokumentowanych wodach podziemnych, w granicach projektowanego obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 125 - Zbiornik międzymorenowy „Wałecz- Piła”.

§3.1. Na obszarze objętym planem ustala się następujące przeznaczenie terenów:

- 1) tereny lotniska, oznaczenie na rysunku – KL;
- 2) tereny lotniska - usług lotniczych i towarzyszących, oznaczenie na rysunku – KL-U;
- 3) tereny lotniska - zieleni, oznaczenie na rysunku – KL-Z;
- 4) tereny lotniska - dróg wewnętrznych, oznaczenie na rysunku – KL-KDW;
- 5) tereny zabudowy usługowej, oznaczenie na rysunku – U;
- 6) tereny zabudowy usługowej i produkcyjnej, oznaczenie na rysunku – U/P;
- 7) teren ogrodów działkowych, oznaczenie na rysunku – ZD;
- 8) tereny zieleni, oznaczenie na rysunku – Z;
- 9) tereny zieleni i wodociągów, oznaczenie na rysunku – Z/W;
- 10) tereny wodociągów, oznaczenie na rysunku – W;
- 11) tereny lasów, oznaczenie na rysunku – ZL;

- 12) teren publicznej drogi ekspresowej, oznaczenie na rysunku – KD-S;
- 13) teren publicznej drogi zbiorczej, oznaczenie na rysunku – KD-Z;
- 14) teren publicznej drogi lokalnej, oznaczenie na rysunku – KD-L;
- 15) teren publicznych dróg - głównej i lokalnej, oznaczenie na rysunku – KD-G/KD-L;
- 16) tereny publicznych dróg dojazdowych, oznaczenie na rysunku – KD-D;
- 17) teren drogi wewnętrznej, oznaczenie na rysunku – KDW;
- 18) tereny dróg wewnętrznych i parkingów, oznaczenie na rysunku – KDWp;
- 19) teren drogi pieszo-rowerowej, oznaczenie na rysunku – KDWx.

2. Tereny lotniska (KL), tereny lotniska - usług lotniczych i towarzyszących (KL-U), tereny lotniska - zieleni (KL-Z) i tereny lotniska - dróg wewnętrznych (KL-KDW), o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2, 3 i 4, stanowią potencjalne tereny pod lokalizację lotniska, w szczególności użytku publicznego.

3. Tereny, o tym samym przeznaczeniu, lecz różnych warunkach zabudowy zostały oznaczone dodatkowym symbolem cyfrowym.

§4.1. Na obszarze objętym planem obowiązują następujące oznaczenia graficzne, określone na rysunku:

- 1) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania, zgodne z ewidencją gruntów;
- 2) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania, zgodne z ewidencją gruntów i granicą administracyjną miasta;
- 3) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania, niewystępujące w ewidencji gruntów;
- 4) maksymalne nieprzekraczalne linie zabudowy;
- 5) tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi;
- 6) strefy ochronne ujęć wód, obejmujące tereny ochrony bezpośredniej ujęć wód podziemnych;
- 7) obszar chronionego krajobrazu - "Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy";
- 8) obiekt objęty ochroną konserwatorską - krąg kompensacyjny (pelengacyjny).

2. Maksymalne nieprzekraczalne linie zabudowy, o których mowa w ust. 1 pkt 4, dotyczą budynków i wszystkich elementów zaliczanych do kubatury brutto budynku, zgodnie z przepisami ustawy Prawo budowlane.

§5. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) powierzchni całkowitej zabudowy, należy przez to rozumieć sumę powierzchni całkowitych wszystkich budynków w obrębie działki budowlanej, gdzie powierzchnię całkowitą budynku stanowi suma powierzchni wszystkich kondygnacji nadziemnych liczonych po obrysie zewnętrznym ścian budynku;
- 2) powierzchni zabudowy, należy przez to rozumieć sumę powierzchni zabudowy wszystkich budynków zlokalizowanych na działce budowlanej, wyznaczonych przez rzut pionowy zewnętrznych krawędzi ścian budynku na powierzchnię terenu.

§6. Na obszarze objętym planem nie lokalizuje się:

- 1) budowli o wysokości wyższej niż 49,0 m nad poziom terenu;
- 2) obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²;
- 3) urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, wykorzystujących energię wiatru.

Rozdział 2

Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, ochrony środowiska, przyrody, krajobrazu i krajobrazu kulturowego

§7. Dla ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, ustala się:

- 1) na wyznaczonych terenach: zabudowy usługowej (U), zabudowy usługowej i produkcyjnej (U/P), lotniska - usług lotniczych i towarzyszących (KL-U) zakaz lokalizacji:
 - a) obiektów usługowych wymagających komfortu akustycznego,
 - b) zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej,
 - c) zakładów zajmujących się zbieraniem, przetwarzaniem, unieszkodliwianiem i odzyskiem odpadów;
- 2) wskazanie działań przeciwhałasowych, polegających na lokalizacji ekranów akustycznych wzdłuż wschodniej granicy terenu lotniska KL1, o parametrach zapewniających utrzymanie poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub co najmniej na tym poziomie w środowisku zewnętrznym, na zlokalizowanych poza granicami planu, po wschodniej części, terenach o zdefiniowanych przepisami szczególnymi standardach akustycznych;
- 3) lokalizowane, w sąsiedztwie terenów lotniska (KL1), urządzenia fotowoltaiczne powinny spełniać warunki ochrony ludzi i dóbr materialnych, w tym wynikające z użytkowania lotniska;
- 4) wskazanie zagospodarowania zielenią wszystkich terenów wolnych od utwardzenia;
- 5) ochronę wód podziemnych poprzez zbiorowe odprowadzenie ścieków do zbiorczej sieci kanalizacyjnej;
- 6) postępowanie zgodne z przepisami o ochronie środowiska, w tym przepisami prawa miejscowego.

§8. Dla obiektu objętego ochroną konserwatorską (krąg kompensacyjny), o którym mowa w §2 ust. 4 pkt 1, ustala się ochronę poprzez zachowanie obiektu i postępowanie zgodnie z przepisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

§9.1. Na obszarze objętym planem w zakresie szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakazu zabudowy, obowiązują – dla stref ochronnych ujęć wód, obejmujących tereny ochrony bezpośredniej wód podziemnych, przepisy ustawy Prawo wodne.

2. Na obszarze objętym planem należy spełnić wymogi wynikające z:

- 1) ustawy o transporcie kolejowym - przy zagospodarowywaniu terenów graniczących z terenem linii kolejowej Piła - Szczecinek - Ustka (linia nr 405) – w zakresie sytuowania budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej;
- 2) ustawy prawo energetyczne - przy zabudowie i zagospodarowaniu terenów w przebiegu napowietrznej linii elektroenergetycznej i jej pasów technologicznych.

§10. Dla terenów lotniska – KL, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 1, obejmujących tereny KL1, KL1.1, KL1.2, KL1.3, KL2, ustala się:

- 1) tereny KL1, KL1.1, KL1.2, KL1.3 – część lotnicza lotniska, obszar przeznaczony do wykonywania startów i lądowań statków powietrznych oraz związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z lotniczymi obiektami i urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu;
- 2) teren KL2 – część lotniska, obszar przeznaczony do sytuowania: obiektów i urządzeń związanych z funkcjonowaniem lotniska, w tym lokalizacji zabudowy portowej w szczególności terminalu lotniczego, dojazdów, miejsc do parkowania, obiektów infrastruktury technicznej;
- 3) maksymalną wysokość budynków:
 - a) teren KL1.1 – 6,0 m,
 - b) teren KL1.2 – 10,0 m,
 - c) teren KL1.3 – 10,0 m, dla budynku wieży kontroli lotów – 30,0 m,
 - d) teren KL2 – 10,0 m;
- 4) na terenie KL1 nie lokalizuje się budynków;
- 5) geometrię dachów – dachy płaskie, o maksymalnym kącie nachylenia połaci dachowych 15°;
- 6) minimalną i maksymalną intensywność zabudowy, jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, o której mowa w §5 pkt 1, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:
 - a) tereny KL1.1, KL1.2, KL1.3 – 0,0 i 0,8,
 - b) teren KL2 – 0,0 i 0,5;
- 7) maksymalną powierzchnię zabudowy, o której mowa §5 pkt 2 w stosunku do powierzchni wyznaczonego terenu:
 - a) tereny KL1.1, KL1.2, KL1.3 – 80%,
 - b) teren KL2 – 30%;
- 8) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 10%;
- 9) w zakresie zapewnienia miejsc do parkowania zastosowanie ustaleń §21 ust. 1 pkt 1 i ust. 2.

§11. Dla terenów lotniska - usług lotniczych i towarzyszących – KL-U, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 2, obejmujących tereny KL-U1, KL-U2, KL-U3, KL-U4, KL-U5, KL-U6, KL-U7, KL-U8, KL-U9, KL-U10, KL-U11, KL-U12, KL-U13, ustala się:

- 1) tereny KL-U1, KL-U2 – przeznaczone pod lokalizację zabudowy wielofunkcyjnych

- usług lotniczych, w tym obiektów magazynowych, obiektów infrastruktury technicznej służących obsłudze wyznaczonego terenu;
- 2) tereny KL-U3 ÷ KL-U6, KL-U8 ÷ KL-U13 – przeznaczone pod lokalizację zabudowy wielofunkcyjnych usług lotniczych, w tym obiektów o funkcji szkoleniowej, administracji, naukowej, badawczej, muzealnej, obiektów infrastruktury technicznej, magazynowych i innych;
 - 3) teren KL-U7 – przeznaczony pod lokalizację: placów manewrowych, postojowych, szkoleniowych, budowli infrastruktury technicznej; z zakazem zabudowy budynkami;
 - 4) maksymalną wysokość budynków:
 - a) tereny KL-U1 ÷ KL-U6, KL-U9 ÷ KL-U12 – 10,0 m,
 - b) teren KL-U8 – 6,0 m,
 - c) teren KL-U13 – 4,0 m;
 - 5) geometrię dachów - dachy płaskie, o maksymalnym kącie nachylenia połaci dachowych 15°;
 - 6) dla istniejących obiektów budowlanych możliwość zachowania wysokości i geometrii dachów;
 - 7) minimalną i maksymalną intensywność zabudowy, jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, o której mowa w §5 pkt 1, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:
 - a) tereny KL-U1 ÷ KL-U4, KL-U6, KL-U9 ÷ KL-U12 – 0,0 i 1,0,
 - b) teren KL-U5 – 0,0 i 0,6,
 - c) teren KL-U8 – 0,0 i 0,2,
 - d) teren KL-U13 – 0,0 i 0,5;
 - 8) maksymalną powierzchnię zabudowy, o której mowa §5 pkt 2 w stosunku do powierzchni wyznaczonego terenu:
 - a) tereny KL-U1 ÷ KL-U4, KL-U6, KL-U9 ÷ KL-U13 – 50 %,
 - b) teren KL-U5 – 30 %,
 - c) teren KL-U8 – 20 %;
 - 9) lokalizację budynków wyłącznie w obszarach ograniczonych na rysunku maksymalnymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy;
 - 10) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 15%;
 - 11) w zakresie zapewnienia miejsc do parkowania zastosowanie ustaleń §21 ust. 1 pkt 2 i ust. 2.

§12. Dla terenów lotniska - zieleni – KL-Z, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 3, obejmujących tereny KL-Z1, KL-Z2, KL-Z3, KL-Z4, ustala się:

- 1) urządzenie zieleni;
- 2) zakaz lokalizacji budynków;
- 3) dopuszczenie lokalizacji ścieżek pieszych, rowerowych, sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;
- 4) dla terenu KL-Z3 dopuszczenie lokalizacji obiektów małej architektury, obiektów ekspozycji budowli kręgu kompensacyjnego, o którym mowa w §2 ust. 4 pkt 1;

5) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:

- a) tereny KL-Z1, KL-Z2, KL-Z4 – 80%,
- b) tereny KL-Z3 – 50%.

§13. Dla terenów lotniska - dróg wewnętrznych – KL-KDW, o której mowa w §3 ust. 1 pkt 4, ustala się sytuowanie dróg wewnętrznych, służących obsłudze terenu lotniska.

§14. Dla terenów zabudowy usługowej – U, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 5, obejmujących tereny U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7 i U8, ustala się:

- 1) sytuowanie zabudowy usługowej z dopuszczeniem magazynowej;
- 2) teren U8 stanowi integralną część terenu KL-U9;
- 3) maksymalną wysokość budynków:
 - a) tereny U1, U4, U5, U6 i U8 – 10,0 m,
 - b) tereny U2, U3 i U7 – 4,0 m;
- 4) geometrię dachów – dachy płaskie, o maksymalnym kącie nachylenia połaci dachowych 15°;
- 5) dla istniejących budynków możliwość zachowania wysokości i geometrii dachów;
- 6) minimalną i maksymalną intensywność zabudowy, jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, o której mowa w §5 pkt 1, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:
 - a) tereny U1, U4, U5, U6 – 0,01 i 1,0,
 - b) tereny U2, U3, U7 i U8 – 0,01 i 0,5;
- 7) maksymalną powierzchnię zabudowy, o której mowa §5 pkt 2 w stosunku do powierzchni wyznaczonego terenu – 50 %;
- 8) lokalizację budynków wyłącznie w obszarach ograniczonych na rysunku maksymalnymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy;
- 9) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 10%;
- 10) w zakresie zapewnienia miejsc do parkowania zastosowanie ustaleń §21 ust. 1 pkt 2 i ust. 2.

§15. Dla terenów zabudowy usługowej i produkcyjnej – U/P, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 6, obejmujących tereny U/P1, U/P2, U/P3, ustala się:

- 1) sytuowanie zabudowy: produkcyjnej, magazynowej, usługowej i infrastruktury technicznej;
- 2) zabudowa produkcyjna, o której mowa w pkt 1, obejmuje zabudowę przemysłową w tym systemy fotowoltaiczne również o mocy przekraczającej 100 kW;
- 3) granice działek budowlanych pod budowę systemów fotowoltaicznych o mocy przekraczającej 100 kW stanowią granice ich stref ochronnych;
- 4) maksymalną wysokość budynków:
 - a) teren U/P1 – 10,0 m,
 - b) tereny U/P2, U/P3 – 12,0 m;
- 5) geometrię dachów - dachy płaskie, o maksymalnym kącie nachylenia połaci dachowych 15°;

- wych 15°;
- 6) minimalną i maksymalną intensywność zabudowy, jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, o której mowa w §5 pkt 1, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:
 - a) teren U/P1 – 0,0 i 1,0,
 - b) teren U/P2 i U/P3 – 0,0 i 1,2;
 - 7) maksymalną powierzchnię zabudowy, o której mowa §5 pkt 2 w stosunku do powierzchni wyznaczonego terenu – 50 %;
 - 8) lokalizację budynków wyłącznie w obszarach ograniczonych na rysunku maksymalnymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy;
 - 9) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 10%;
 - 10) w zakresie zapewnienia miejsc do parkowania zastosowanie ustaleń §21 ust. 1 pkt 3 i ust. 2.

§16.1. Dla terenu ogrodów działkowych – ZD, o którym mowa w §3 ust. 1 pkt 7, ustala się:

- 1) sytuowanie budynków wolno stojących o jednej kondygnacji nadziemnej, bez podpiwniczenia;
- 2) powierzchnię zabudowy działki w ogrodzie działkowym nie większą niż 35,0 m², przy czym do powierzchni zabudowy nie wlicza się tarasu, werandy lub ganku, o ile ich łączna powierzchnia nie przekracza 12,0 m²;
- 3) powierzchnię zabudowy budynku administracyjno-socjalnego nie większą niż 100 m²;
- 4) maksymalną wysokość budynków nie większą niż 5,0 m w przypadku dachów stromych i nie większą niż 4,0 m w przypadku dachów płaskich;
- 5) geometrię dachów – dachy o dowolnym kącie nachylenia połaci dachowych;
- 6) lokalizację budynków wyłącznie w obszarze ograniczonym maksymalnymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy;
- 7) minimalną i maksymalną intensywność zabudowy, jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, o której mowa w §5 pkt 1, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 0,0 i 0,2;
- 8) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 60%;
- 9) w zakresie zapewnienia miejsc do parkowania zastosowanie ustaleń §21 ust. 1 pkt 4 i ust. 2.

2. Teren ogrodów działkowych należy do gruntów rolnych w rozumieniu ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

3. Zagospodarowanie terenu ujęcia wody podziemnej w strefie ochronnej, oznaczonej na rysunku, zgodnie z ustawą Prawo wodne.

§17. Dla terenów zieleni – Z, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 8, obejmujących tereny Z1, Z2 i Z3 ustala się:

- 1) zakaz lokalizacji budynków;
- 2) dopuszczenie sytuowania miejsc postojowych, przejść, dojazdów, sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;
- 3) dla terenu Z3 – dopuszczenie sytuowania obiektów małej architektury, obiektów ekspozycji budowli kręgu kompensacyjnego, o którym mowa w §2 ust. 4 pkt 1;
- 4) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 50%.

§18. Dla terenów zieleni i wodociągów – Z/W, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 9, ustala się:

- 1) sytuowanie obiektów infrastruktury technicznej oraz zieleni;
- 2) dopuszczenie sytuowania zabudowy przy granicy działek, w granicach oznaczonych maksymalnymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy;
- 3) maksymalną wysokość budynków – 6,0 m;
- 4) geometrię dachów – dachy płaskie, o maksymalnym kącie nachylenia połaci dachowych 15°;
- 5) minimalną i maksymalną intensywność zabudowy, jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, o której mowa w §5 pkt 1, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – od 0,0 do 0,3;
- 6) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 50%.

§19.1. Dla terenów wodociągów – W, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 10, obejmujących tereny W1, W2, W3 ustala się:

- 1) tereny W1, W2 – sytuowanie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej, z zakazem sytuowania budynków;
- 2) teren W3 – przeznaczony do zabudowy obiektami infrastruktury wodociągowej, z dopuszczeniem sieci i urządzeń infrastruktury technicznej:
 - a) maksymalną wysokość budynków – 6,0 m,
 - b) geometrię dachów – dachy płaskie, o maksymalnym kącie nachylenia połaci dachowych 15°,
 - c) lokalizację budynków wyłącznie w obszarze ograniczonym maksymalnymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy,
 - d) minimalną i maksymalną intensywność zabudowy, jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, o której mowa w §5 pkt 1, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – od 0,01 i 0,5,
 - e) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej – 20%.

2. Zagospodarowanie terenów ujęć wód podziemnych w strefach ochronnych, oznaczonych na rysunku, zgodnie z ustawą Prawo wodne.

§20.1. Dla terenów lasów – ZL, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 11, ustala się:

- 1) zakaz lokalizacji budynków;
- 2) zagospodarowanie zgodnie z ustawą o lasach.

2. Na terenach ZL występują tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi, oznaczone na rysunku.

§21.1. Ustala się obowiązek zapewnienia miejsc do parkowania:

- 1) w ilości nie mniejszej niż 15 miejsc do parkowania na każde 1000 m² powierzchni użytkowej obiektów obsługi lotniska, na terenie działki budowlanej;
- 2) w ilości nie mniejszej niż 1 miejsce do parkowania na każde 100 m² powierzchni użytkowej obiektów usługowych i magazynowych na terenie działki budowlanej;
- 3) w ilości nie mniejszej niż 2 miejsca do parkowania na każde 100 m² powierzchni użytkowej obiektów produkcyjnych, usługowych i magazynowych na terenie działki budowlanej;
- 4) dla terenu ogrodów działkowych ZD – na terenie ZD, KDWp1, KDWp2 w ilości nie mniejszej niż 1 miejsce do parkowania na 5 działek ogrodnich.

2. Zapewnienie miejsc do parkowania dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, zgodnie z przepisami odrębnymi.

Rozdział 3

Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej

§22.1 Na obszarze objętym planem układ komunikacyjny obejmuje:

- 1) publiczne drogi:
 - a) ekspresową – KD-S,
 - b) główną i lokalną – KD-G/KD-L (KD-G – ul. Koszalińska, stanowiącą element wewnętrznej obwodnicy miasta i KD-L – ul. Kołobrzaska, stanowiącą powiązanie do drogi zbiorczej),
 - c) zbiorczą – KD-Z, drogę wyznaczoną dla obsługi terenów wokół lotniska oraz stanowiącą docelowy element miejskiej obwodnicy Piły,
 - d) dojazdowe – KD-D1 ÷ KD-D9;
- 2) teren drogi wewnętrznej – KDW;
- 3) tereny dróg wewnętrznych i parkingów – KDWp1, KDWp2 i KDWp3;
- 4) teren drogi pieszo-rowerowej – KDWx;
- 5) tereny lotniska - dróg wewnętrznych – KL-KDW.

2. Dla dróg ustala się szerokości w liniach rozgraniczających, wg rysunku.

3. Powiązanie układu komunikacyjnego z zewnętrznym układem drogowym zapewnia się poprzez publiczną drogę główną KD-G/KD-L (ul. Koszalińska i ul. Kołobrzaska) oraz publiczną drogę zbiorczą KD-Z, które stanowią powiązanie alei Wojska Polskiego

go (droga wojewódzka nr 179 – droga poza planem) z drogą ekspresową KD-S (poprzez węzeł „Piła Północ” dróg ekspresowych S10 i S11 – węzeł poza planem).

4. Dla realizacji dróg publicznych mają zastosowanie warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

§23.1. Dla obszaru objętego planem w zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej, ustala się:

- 1) realizację systemów poprzez rozbudowę i budowę sieci i urządzeń infrastruktury technicznej, w powiązaniu z układem zewnętrznym;
- 2) uwzględnienie ograniczeń w zagospodarowaniu i zabudowie terenów wynikających z odległości technicznych w obrębie sieci infrastruktury technicznej;
- 3) zaopatrzenie w wodę – z miejskiej sieci wodociągowej, wymagającej budowy;
- 4) odprowadzanie ścieków – do zbiorczej sieci kanalizacyjnej ścieków komunalnych, wymagającej budowy;
- 5) odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych:
 - a) do miejskiej kanalizacji deszczowej, z możliwością jej budowy, z zastrzeżeniem lit. b,
 - b) z zastosowaniem rozwiązań indywidualnych;
- 6) zaopatrzenie w ciepło:
 - a) z systemu ciepłowniczego miasta, budowanego stosownie do potrzeb,
 - b) z indywidualnych źródeł ciepła;
- 7) zaopatrzenie w energię elektryczną:
 - a) z systemu elektroenergetycznego, rozbudowywanego stosownie do potrzeb,
 - b) realizację nowych sieci elektroenergetycznych jako linie kablowe podziemne;
- 8) zaopatrzenie w gaz – z systemu gazowniczego, budowanego stosownie do potrzeb;
- 9) telekomunikacja – z wykorzystaniem systemów bezprzewodowych i przewodowych realizowanych jako infrastruktura podziemna.

2. Realizacja inwestycji wymienionych w ust. 1 musi spełniać wymagania określone w przepisach odrębnych.

§24. Zadania własne gminy w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacji określa załącznik nr 3 uchwały.

Rozdział 4

Przepisy końcowe

§25. Dla terenów objętych planem ustala się stawkę 30%, stanowiącą podstawę do określenia opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

§26. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Piły.

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

DYREKTOR
Miejskiej Pracowni Urbanistycznej
/-/ Iwona Wojtecka

RADCA PRAWNY
/-/Marcin Paliwoda
Bd P - 193

ZAŁĄCZNIK NR 2
DO UCHWAŁY
NR
RADY MIASTA PIŁY
Z DNIA

Rozstrzygnięcie w sprawie stwierdzenia, że projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, nie narusza ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741, zmiana: Dz. U. z 2021 r. poz. 784, poz. 922), Rada Miasta Piły

stwierdza, że projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, nie narusza ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły (uchwała Nr VI/75/15 Rady Miasta Piły z dnia 31 marca 2015r., uchwała zmieniająca – Nr XXX/316/20 Rady Miasta Piły z dnia 29 września 2020 r.).

ZAŁĄCZNIK NR 3
DO UCHWAŁY
NR
RADY MIASTA PIŁY
Z DNIA

Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741, zmiana: Dz. U. z 2021 r. poz. 784, poz. 922), Rada Miasta Piły rozstrzyga, co następuje:

§1. Zadania własne gminy z zakresu infrastruktury technicznej dla obszaru objętego miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko dotyczą realizacji następujących inwestycji o podanych parametrach szacunkowych:

- 1) komunikacja drogowa wraz z odwodnieniem:
 - a) publiczna droga zbiorcza KD-Z o długości około 4 900,0 m,
 - b) publiczna droga lokalna KD-L o długości około 2 150,0 m,
 - c) publiczne drogi dojazdowe KD-D o długości około 4 550,0 m,
 - d) teren drogi wewnętrznej (KDW) o długości około 50,0 m,
 - e) tereny dróg wewnętrznych i parkingów KDWP o powierzchni około 13 000,0 m²,
 - f) teren drogi pieszo-rowerowej o długości około 400,0 m;
- 2) sieć infrastruktury technicznej:
 - a) wodociąg o długości około 5 740,0 m (w tym poza obszarem planu około 50,0 m),
 - b) kanalizacja ścieków komunalnych o długości około 5 020,0 m (w tym poza obszarem planu około 190,0 m).

§2. Zadania inwestycyjne, o których mowa w rozstrzygnięciu, finansowane będą zgodnie z zasadami określonymi w wieloletnich planach rozwoju i modernizacji komunikacji drogowej i sieci infrastruktury technicznej oraz strategii rozwoju miasta Piły.

ZAŁĄCZNIK NR 4
DO UCHWAŁY
NR
RADY MIASTA PIŁY
Z DNIA

Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741, zmiana: Dz. U. z 2021 r. poz. 784, poz. 922), Rada Miasta Piły rozstrzyga, co następuje:

§1. Nie uwzględnić uwag złożonych w terminie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu (od 7.04.2021 r. do 10.05.2021 r., termin uwag do 1.06.2021 r.):

- 1) w zakresie przeniesienia bramy znajdującej się obecnie za skrzyżowaniem przy schronohangarze nr 14 jadąc od UAM ul. Kołobrzeską przed skrzyżowanie z drogą prowadzącą w prawo na dawny skład MPS i w lewo na lotnisko.

Wyznaczona w mpzp publiczna droga lokalna KD-L jako ogólnodostępna, nie może być ograniczana zamykanymi bramami. Biorąc powyższe pod uwagę oraz zakres ustaleń planu uwaga o przeniesienie istniejącej bramy nie ma podstaw do uwzględnienia;

- 2) w zakresie zmiany klasyfikacji publicznej drogi lokalnej KD-L będącej przedłużeniem ul. Kołobrzeskiej na KL-KDW drogę wewnętrzną należącą do terenu zamkniętego lotniska na odcinku od bramy przy schronohangarze nr 14 do szlabanu na drodze prowadzącej do DK 10.

Obsługa terenów inwestycyjnych oraz innych obiektów zlokalizowanych wokół lotniska odbywa się poprzez wyznaczony w projekcie mpzp układ komunikacyjny powiązanych ze sobą dróg: drogi głównej KD-G (ul. Koszalińska) oraz drogi głównej (aleja Wojska Polskiego – obszar poza planem), drogi zbiorczej KD-Z, drogi lokalnej KD-L (ul. Kołobrzeska) oraz wyznaczone powiązanie pomocnicze drogi dojazdowej KD-D7. Wniosek o zmianę klasyfikacji publicznej drogi lokalnej KD-L (przedłużenie ul. Kołobrzeskiej) na niepubliczną drogę wewnętrzną KL-KDW dla terenu zamkniętego lotniska, jest sprzeczny z ustaleniami mpzp: zmienia przyjętą zasadę obsługi komunikacyjnej terenów wokół lotniska i wskazuje teren pasa drogowego wraz z przyległym obszarem na niepubliczny teren „zamkniętego lotniska” z ograniczonym warunkowo dostępem. Wykluczenie odcinka drogi lokalnej KD-L przebiegającej w sąsiedztwie hangarów użytkowanych przez Piłskie Muzeum Wojskowe zlikwiduje ciągłość powiązań komunikacyjnych o charakterze obwodowym i uniemożliwi sprawną obsługę terenów wokół lotniska;

- 3) w zakresie potraktowania dojazdu do drogi krajowej nr 10 do bramy przy schronohangarze nr 6 i terenu zabudowanego schronohangarami nr 5, 6, 7, 8 (działki nr 145, 142/1) jako drogi wewnętrznej i dojazdowej tylko i wyłącznie do muzeum oraz awaryjnego dojazdu dla transportu ciężkiego, który nie może przejechać przez most na Gwdzie. Taka sytuacja może mieć miejsce przy transporcie czołgu Leopard 2A5,

który może być atrakcją historycznej imprezy plenerowej.

Docelowo droga KD-Z stanowić będzie północno-zachodni odcinek ważnej dla miasta obwodnicy miejskiej ze skrzyżowaniem z drogą KD-L dla przejścia i rozprowadzenia ruchu drogowego z przyległego obszaru miasta poprzez ul. Wałęcką. Wniosek o drogę wewnętrzną na odcinku dojazdu drogi KD-L do drogi nr 10 (północny odcinek poza hangarem nr 6) i pozostawienie na tej drodze zamykanej bramy jest sprzeczne z ustaleniami planu. Przewidywany docelowo ruch pojazdów na drodze KD-L nie powinien być uciążliwy, a wprowadzenie bezpiecznych, wyniesionych płaszczyzn przejścia pieszego na drodze w obszarze muzeum umożliwi wzajemną komunikację pomiędzy rozdzielonymi hangarami muzealnymi. Transport ciężki np. czołgu Leopard 2A5 będzie można bezpiecznie realizować na drodze KD-L wg wymogów logistycznych stosowanych w takich przypadkach;

- 4) dotyczącej zjazdu z drogi KD-Z oraz KD-L, który ze względów bezpieczeństwa powinien odbywać się wyłącznie w uzasadnionych sytuacjach i tylko w ściśle wyznaczonych miejscach. W związku z tym wnosimy o wprowadzenie rozwiązań technicznych umożliwiających kontrolę dostępu na teren lotniska (np. rów wzdłuż drogi oraz szlabany na wjazdach). Z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa na terenie lotniska (obecnie zarejestrowanego lądowiska) na wjeździe z ulicy Wałęckiej na Kołobrzeską oraz w miejscu przejazdu ulicy Kołobrzeskiej pomiędzy schronohangarami (przy działkach geodezyjnych nr 139, 141, 169/1) w uzgodnieniu z Prezydentem Miasta Piła ograniczono możliwość przejazdu, zamykając go bramą zamykaną na kłódkę. Do czasu zapewnienia wyżej wspomnianych rozwiązań wnosimy o możliwość utrzymania bramy na wjeździe z ulicy Wałęckiej na Kołobrzeską oraz w miejscu przejazdu ulicy Kołobrzeskiej pomiędzy schronohangarami (przy działkach geodezyjnych nr 139, 141, 169/1).

Organizacja ruchu na terenie dróg publicznych KD-Z i KD-L oraz realizacja bramy zamykającej przejazd na drodze publicznej nie obejmuje zakresu ustaleń mpzp;

- 5) dotyczącej nie uwzględnienia w planie trasy pieszo-rowerowej, będącej skrótem między osiedlem Gładyszewo a centrum miasta oraz nowymi terenami inwestycyjnymi, będącymi przedmiotem planu. Trasa w zaproponowanym kształcie skróciłaby dystans rowerem do centrum do 4 – 5 km, co odpowiada podróży 15-minutowej, uznawanej w literaturze jako najatrakcyjniejszą dla codziennych dojazdów. Stanowiłaby również dostęp do planowanej przez Gminę Szydłowo trasy w kierunku Skrzatusza i Wałcza, gdzie łączyłaby się z budowaną trasą nr 15 Wałcz – Złocieniec – Połączyn Zdrój – Kołobrzeg/Koszalin; trasa przekraczałaby linię kolejową tunelem lub kładką powiązaną z przystankiem lub stacją kolejową na wysokości ulicy Smolewo. Stacja stanowiłaby mijankę poprawiającą warunki ruchu pociągów oraz obsługiwałaby pasażerów osiedla Gładyszewo oraz obszarów intensywnej suburbanizacji między Gładyszewem, Dolaszewem a Zawadą. Szacunkowo w zasięgu 10-minutowej podróży rowerem do stacji znajdzie się kilka tysięcy nowych mieszkańców tych terenów.

Zaproponowany we wniosku przebieg trasy pieszo-rowerowej z osiedla Gładyszewo do centrum miasta, przebiega kolizyjnie przez obszar jednostek planistycznych projektu mpzp, nie stanowiących własności gminy Piła: teren ogródków działkowych ZD, teren

lotniska KL1 z rygiem zakazu dostępu. Przekraczanie toru kolejowego przez trasę pieszo-rowerową w postaci kładki lub tunelu generuje poważne koszty, nieuzasadnione skróconym o ok. 5 km odcinkiem trasy w porównaniu z układem: ulica Kamienna – aleja Wojska Polskiego (motywacja wnioskodawcy), gdyż dokładnie pomierzony odcinek proponowanej trasy jest krótszy jedynie o ok. 500 m. Istniejący system dróg rowerowych umożliwia powiązanie z Piłą w kierunku Skrzatusza i Wałcza. Uwaga nie ma uzasadnionych podstaw do zmiany ustaleń mpzp.

Docelowo, przy aktywizacji dodatkowych terenów mieszkaniowych po obu stronach ul. Kamiennej, można wnioskować do PKP o usytuowanie przystanku kolejowego Piła - Gładyszewo przy wspomnianej ulicy, na wysokości ulicy Smolewo od strony ul. Kamiennej; ze względu na wskazane przez wnioskodawcę usytuowanie przystanku kolejowego po stronie wschodniej toru kolejowego uciążliwe przejście tunelem lub kładką nad torem do przystanku oraz brak wniosku PKP na wstępnym etapie sporządzania mpzp uwaga nie została rozpatrzona pozytywnie;

- 6) dotyczącej uzupełnienia programu o parking park&ride dla mieszkańców gminy Szydłowo od strony ulicy Kamiennej (poza obszarem planu).

Parking park&ride od strony ul. Kamiennej i w obszarze oddziaływania skrzyżowania z aleją Wojska Polskiego, znajduje się już w programie Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej dla Piły. Lokalizacja parkingu znajduje się poza obszarem planu. Uwaga bezprzedmiotowa, poza obszarem planu.

Uzasadnienie
do UCHWAŁY Nr
RADY MIASTA PIŁY
z dnia
w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
miasta Piły – strefa lotnisko

Przedmiotowy projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sporządzono na podstawie uchwały Nr III/19/18 z dnia 18 grudnia 2018 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko. Przywołana uchwała została podjęta zgodnie z wynikami analizy dotyczącej zasadności przystąpienia do sporządzenia planu i stopnia zgodności przewidywanych rozwiązań z ustaleniami studium - uchwała Nr VI/75/15/ Rady Miasta Piły z dnia 31 marca 2015 r. W trakcie trwania procedury planistycznej Rada Miasta Piły przyjęła uchwałą Nr XXX/316/20 z dnia 29 września 2020 r. zmianę studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, która w odniesieniu do obszaru objętego planem stanowi kontynuację polityki określonej ww uchwale Nr VI/75/15/ Rady Miasta Piły z dnia 31 marca 2015 r.

Obszar objęty planem dotyczy gruntów przekazanych przez Skarb Państwa Gminie Piła na cel utworzenia lotniska użytku publicznego oraz terenów przyległych, w tym znajdujących się w zasięgu wyznaczonego korytarza dla przebiegu drogi łączącej aleję Wojska Polskiego z drogą K10 (docelowo S10).

Dokonana zgodnie z art. 32 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ocena aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – uchwała Nr IX/87/19 Rady Miasta Piły z dnia 18 maja 2019 r. wraz ze zmianą – uchwała Nr XXVI/274/20 Rady Miasta Piły z dnia 9 czerwca 2020 r. wskazały na nieaktualność obowiązujących na tym obszarze uchwał: Nr XVI/144/99 Rady Miejskiej w Pile z dnia 28 września 1999 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów wyłączonych z zabudowy oraz Nr XXIII/253/08 Rady Miasta Piły z dnia 27.05.2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie al. Wojska Polskiego, a także na nieaktualność w części obowiązującej uchwały Nr LII/629/06 Rady Miasta Piły z dnia 26.09.2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie al. Wojska Polskiego, ul. Lotniczej i ul. Chopina.

Procedura formalno-prawna planu została przeprowadzona w trybie art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Sposób realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2-4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury.

Czynnikami wpływającymi na realizację celu jakim jest ład przestrzenny, są ukształtowania kulturowo przestrzeń, uwarunkowania oraz wymagania: funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe i kulturowe.

Projekt planu powyższe wymagania realizuje poprzez:

- ustalenie przeznaczenia terenów,
- utrzymanie terenów historycznego lotniska,
- wyznaczenie terenów przeznaczonych do zabudowy o funkcjach niekonfliktogenych, z optymalnym ich rozmieszczeniem – nie planuje się usług wymagających komfortu akustycznego oraz zabudowy mieszkaniowej,
- ustalenie parametrów wysokościowych budynków, z dostosowaniem do zabudowy istniejącej (poza budynkiem wieży kontroli lotów nie planuje się budynków przewyższających wysokość istniejących hangarów samolotowych),
- postępowanie zgodnie z przepisami o ochronie środowiska,
- zachowanie zabytku (krąg kompensacyjny), dla którego ustala się postępowanie zgodnie z przepisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Na obszarze objętym planem nie określa się zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości, ponieważ położenie, cechy geometryczne i wielkość nieruchomości umożliwiają ich wykorzystanie i zainwestowanie zgodnie z planem, bez konieczności przeprowadzenia procedury scalenia i podziału. Uzasadnione jest w związku z tym niezamieszczanie w planie elementów określonych w art. 15 ust. 2 pkt 8 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Walory architektoniczno – krajobrazowe.

Na krajobraz obszaru objętego planem składają się znaczne kompleksy leśne, ogrody działkowe, skupiska drzew oraz brak istotnych elementów ograniczających przestrzeń. Obszar objęty planem dotyczy terenów, których cechą charakterystyczną jest brak zróżnicowania w rzeźbie i wysoki udział zieleni. Charakterystyczna architektura, to istniejące hangary samolotowe byłego lotniska wojskowego, które mają wpływ na sposób organizowania przestrzeni wokół nich.

Projekt planu ustalając wytyczne dla zagospodarowania terenów nie ingeruje w tereny w granicach obszaru chronionego krajobrazu i zachowuje znaczne kompleksy lasów (ZL), zagospodarowane tereny ogrodu działkowego (ZD) oraz tereny wykorzystywane wcześniej jako lotnisko wojskowe poprzez wskazanie w przeznaczeniu - tereny lotniska (KL).

Wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarki wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych.

Projekt planu w znacznym stopniu wpisuje się w istniejące użytkowanie terenów. Zmiana w zakresie przeznaczenia dotyczy terenów wskazanych pod zabudowę usługową, zabudowę usługową i produkcyjną oraz komunikację.

W związku z tym, że projekt planu na terenach leśnych będących własnością Skarbu Państwa wskazuje realizację dróg publicznych w procedurze projektu planu uzyskano zgodę na przeznaczenie gruntów na cele nierolnicze i nieleśne (decyzja Ministra Klimatu i Środowiska).

Projekt planu realizuje powyższe wymagania poprzez:

1) uwzględnienie w ustaleniach:

- obszaru chronionego krajobrazu "Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy",
- obszaru o udokumentowanych wodach podziemnych, w granicach projektowanego obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wod Podziemnych nr 125 – Zbiornik międzymorenowy „Wałcz-Piła”,
- terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi,
- istniejących ujęć wód podziemnych i ich stref ochrony bezpośredniej,

2) wyłączenie z zabudowy budynkami terenów lasów (ZL);

3) zakaz lokalizacji:

- obiektów usługowych wymagających komfortu akustycznego,
- zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej,
- urzędzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, wykorzystujących energię wiatru,
- zakładów zajmujących się zbieraniem, przetwarzaniem, unieszkodliwianiem i odzyskiwaniem odpadów;

postępowanie zgodnie z przepisami o ochronie środowiska.

W granicach planu nie występują tereny szczególnego zagrożenia powodzią, o których mowa w ustawie Prawo wodne.

Wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.

Zgodnie z gminną ewidencją zabytków miasta Piły na obszarze objętym planem nie występują obiekty i obszary objęte ochroną, na podstawie wpisu do rejestru zabytków, brak jest też budynków objętych ewidencją zabytków i zewidencjonowanych stanowisk archeologicznych. Na obszarze planu występuje natomiast obiekt objęty ochroną konserwatorską - krąg kompensacyjny (pelengacyjny).

Biorąc pod uwagę powyższe w projekcie planu miejscowego, dla obiektu objętego ochroną konserwatorską - krąg kompensacyjny, ustalono ochronę poprzez zachowanie obiektu i postępowanie, zgodnie z przepisami ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. poz.1696 i 2473).

Powyższe wymagania projekt planu realizuje wraz z innymi aktami wykonawczymi, które ustalają jakie wymogi techniczne i sanitarne muszą spełniać budynki.

Projekt planu, dla spełnienia wymagań ustala:

- linie zabudowy,

- maksymalną wysokość budynków,
- zapewnienie ilości miejsc parkingowych dla pojazdów zaopatrzonych w katę parkingową, zgodnie z przepisami odrębnymi;
- postępowanie, zgodnie z przepisami służącymi ochronie środowiska;
- zakaz lokalizacji:
 - zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej,
 - urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii, wykorzystujących energię wiatru,
 - zakładów zajmujących się zbieraniem, przetwarzaniem, unieszkodliwianiem i odzyskiwaniem odpadów.

Walory ekonomiczne przestrzeni.

Realizacja ustaleń projektu planu wpłynie na walory ekonomiczne mierzone jako koszty i korzyści użytkowania przestrzeni, na które wpływ mają:

- ustalone przeznaczenie terenów,
- przyjęte rozwiązania komunikacyjne,
- planowane uzbrojenie terenów w infrastrukturę wodociągową i kanalizację sanitarną,
- położenie terenów:
 - w obszarze aglomeracji,
 - z planowanym powiązaniem drogi wojewódzkiej (alei Wojska Polskiego) z projektowaną drogą ekspresową (KD-S);
- potencjalny korzystny wpływ na skutki gospodarczo-społeczne:
 - rozwój komunikacji lotniczej miasta,
 - nowe miejsca pracy,
 - przychody gminy z tytułu sprzedaży gruntów gminnych oraz podatków od nieruchomości i gruntów,
 - wzrost wartości nieruchomości gruntowych (ustalone przeznaczenie terenów).

Prawo własności.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 6 ust.1) wskazuje, iż ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wraz z innymi przepisami kształtują sposób wykonywania prawa własności nieruchomości.

Ustalając przeznaczenie terenów oraz sposób zagospodarowania i warunki zabudowy plan miejscowy określa sposób wykonywania prawa własności. Istotnym czynnikiem wpływającym na własność są tereny przeznaczone pod komunikację publiczną. Przyjęte w projekcie planu rozwiązania przestrzenne w zakresie komunikacji dotyczące drogi ekspresowej, zbiorczej, lokalnej i dróg dojazdowych są elementem niezbędnym dla kształtowania struktury obszaru i powiązań z układem zewnętrznym dróg.

Plan powoduje ingerencję w prawo własności Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz Polskiego Związku Działkowców. Ingerencja w tereny będące własnością Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, dotyczy ustalonego w planie przebiegu dróg publicznych. Natomiast ingerencja w tereny będące we władaniu Polskie-

go Związku Działkowców następuje poprzez ustalenie dla części terenów ogrodów działkowych przeznaczenia pod usługi, produkcję oraz komunikację.

Działania te wynikają z polityki przestrzennej określonej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, którego ustalenia są wiążące przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).

Potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa - uwzględniono poprzez przyjęcie wniosku i uzyskanie uzgodnień projektu planu przez właściwe organy wojskowe.

Potrzeby interesu publicznego.

Wyznaczone na obszarze objętym planem tereny komunikacyjne uwzględniają interes publiczny zabezpieczając tereny dla lotniska użytku publicznego, przemieszczania się pojazdów samochodowych, pieszych i rowerzystów oraz lokalizacji sieci infrastruktury technicznej, w tym dla sieci szerokopasmowych. Potrzeby te uwzględniono również poprzez wyznaczenie parkingów.

Potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych.

Potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury technicznej, które wskazuje projekt planu, dotyczą realizacji dróg publicznych: zbiorczej, lokalnej, dojazdowych oraz parkingów, drogi wewnętrznej, drogi pieszo-rowerowej, sieci kanalizacji sanitarnej i wodociągowej. Wyznaczone w projekcie planu tereny komunikacyjne, służyć będą także realizacji infrastruktury technicznej, w tym sieci szerokopasmowych.

Realizacja powyższych zadań nastąpi zgodnie z wieloletnimi planami rozwoju i modernizacji sieci infrastruktury technicznej oraz budowy dróg.

Zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Przy opracowaniu projektu planu spełniono wymogi formalne, zapewniając udział społeczeństwa w pracach nad projektem planu zamieszczając odpowiednie treści ogłoszeń i obwieszczeń o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - strefa lotnisko oraz określając formę, miejsce i termin składania wniosków do dnia 19 kwietnia 2019 r. Odpowiednie treści ogłoszeń i obwieszczeń zostały opublikowane w miejscowej prasie, wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Piły oraz na stronie internetowej biuletynu informacji publicznej miasta Piły. Następnie sporządzono projekt planu, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i wystąpiono o opinie i uzgodnienia. O wyłożeniu projektu planu do wglądu publicznego, możliwości składania uwag dotyczących projektu planu oraz przeprowadzeniu dyskusji publicznej poinformowano poprzez opublikowanie odpowiednich treści ogłoszeń i obwieszczeń w miejscowej prasie, wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Piły oraz na stronie internetowej biuletynu informacji publicznej miasta Piły. Termin wyłożenia projektu planu do wglądu publicznego ustalono na dzień od 07 kwietnia 2021 r. do 10 maja 2021 r., termin dyskusji publicznej nad przyjętymi w projekcie planu miejscowego rozwiązaniami wyznaczono na dzień 05 maja 2021, termin składania uwag w nieprzekraczalnym terminie do dnia

01 czerwca 2021 r.

W ustalonym terminie wpłynęły uwagi do projektu planu. Część uwag dotycząca ustaleń planu została uwzględniona a zmiany wprowadzono do projektu. Uwagi, których Prezydent nie uwzględnił zawarto w załączniku nr 4 do uchwały wraz z listą nieuwzględnionych uwag.

Zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych.

Projekt planu sporządzono przy zachowaniu jawności i przejrzystości procedur planistycznych i umożliwieniu pełnego dostępu do dokumentacji planistycznej, poprzez zastosowanie wymogów formalno-prawnych określonych w art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jak również do art. 21, art. 39 i art. 54 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko.

Potrzeba zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, dla celów zaopatrzenia ludności.

Na obszarze objętym planem zlokalizowane są ujęcia wody wraz ze stacją uzdatniania, które wraz z ujęciem wody w miejscowości Dobrzyca zapewniają odpowiednią ilość i jakość wody na potrzeby ludności. Projekt planu miejscowego potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody realizuje poprzez zabezpieczenie terenów pod ujęcia wody oraz budowę sieci wodociągowych.

Ustalając przeznaczenie terenu lub określając potencjalny sposób zagospodarowania i korzystania z terenu, organ waży interes publiczny i interesy prywatne, w tym zgłoszone w postaci wniosków i uwag, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

Poprzez ustalenie przeznaczenia terenów oraz sposobu ich zagospodarowania projekt planu realizuje dążenie do racjonalnego wykorzystania przestrzeni, wskazując najkorzystniejsze rozwiązanie z punktu widzenia: środowiskowego, społecznego i gospodarczego. Mając na uwadze interes publiczny projekt planu uwzględnił w przeznaczeniu terenów istniejące zagospodarowanie, zachowując tereny lotniskowe, wodociągów, komunikacji, lasy i zagospodarowane tereny ogrodów działkowych.

Umożliwiając sytuowanie nowej zabudowy uwzględniono wymagania ładu przestrzennego, efektywne gospodarowanie przestrzenią oraz walory ekonomiczne przestrzeni poprzez:

- 1) kształtowanie struktury przestrzennej przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego:
 - lokalizacja lotniska użytku publicznego (KL), wraz z układem istniejących i planowanych dróg publicznych stanowią elementy na których opiera się struktura obszaru,

- spójny system dróg umożliwi sprawne powiązanie obszaru z zewnętrznym układem drogowym;
- 2) brak lokalizacji zabudowy mieszkaniowej;
- 3) zapewnienie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów - plan zabezpiecza tereny dla komunikacji, w tym dla przemieszczania się pieszych i rowerzystów wyznaczając tereny przeznaczone pod drogi publiczne (KD-G/KD-L, KD-Z, KD-L, KD-D) oraz drogę wewnętrzną (KDW) i drogę pieszo-rowerową (KDWx);
- 4) planowanie nowej zabudowy na obszarze, w granicach jednostki osadniczej miasta Piły, w oparciu o ocenę możliwości rozwojowych miasta i realizację polityki przestrzennej przyjętej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły.

Wpływ na finanse publiczne.

Prognoza skutków finansowych uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, określiła potencjalne wielkości kwot po stronie dochodów i wydatków, jakie mogą pojawić się z tytułu uchwalenia planu.

Wieloletnia prognoza finansowa w założonym przedziale czasowym określiła wynik finansowy gminy. Wpływ na wydatki gminy mieć będą realizacja drogi zbiorczej, lokalnej, dojazdowych, parkingów, drogi wewnętrznej, drogi pieszo-rowerowej oraz sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej oraz koszty związane z wylesieniem gruntów. Natomiast dochody gminy dotyczyć będą podatku od nieruchomości, podatku od czynności cywilnoprawnych, sprzedaży gruntów komunalnych. Potencjalny wynik finansowy na który wskazuje prognoza skutków finansowych uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko daje wynik ujemny, ze względu na koszty budowy dróg, infrastruktury technicznej, wykup nieruchomości oraz opłaty za wyłączenie gruntu z produkcji leśnej.

Dane zawarte w prognozie mają charakter orientacyjny i będą podlegać weryfikacji ze względu na ramy czasowe realizacji ustaleń projektu planu i inne uwarunkowania.

W związku z zakończeniem procedury formalno-prawnej, projekt planu przedstawia się Radzie Miasta Piły celem uchwalenia

w z. PREZYDENTA MIASTA
/-/ Beata Dudzińska
Zastępca Prezydenta

**Lista nieuwzględnionych uwag
wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły
– strefa lotnisko**

Podstawa prawna: art. 17 pkt 14 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741 z późn. zm.).

| Lp. | Data wniesienia uwag* ¹ | Treść uwag: | Rozstrzygnięcie Prezydenta Miasta Piły z dnia 22.06.2021 r. |
|-----|------------------------------------|---|---|
| 1. | 28.05.2021 r. | 1) Przeniesienie bramy znajdującej się obecnie za skrzyżowaniem przy schronohangarze nr 14 jadąc od UAM ul. Kołobrzeską przed skrzyżowanie z drogą prowadzącą w prawo na dawny skład MPS i w lewo na lotnisko (nowa lokalizacja bramy zaznaczona czerwoną linią na załączonym planie). | Uwagi nieuwzględnione. Ad. 1) Wyznaczona w mpzp publiczna droga lokalna KD-L jako ogólnodostępna, nie może być ograniczana zamykanymi bramami. Biorąc powyższe pod uwagę oraz zakres ustaleń planu uwaga o przeniesienie istniejącej bramy nie ma podstaw do uwzględnienia. |
| | | 2) Zmiana klasyfikacji publicznej drogi lokalnej KD-L będącej przedłużeniem ul. Kołobrzeskiej na KL-KDW drogę wewnętrzną należącą do terenu zamkniętego lotniska na odcinku od bramy przy schronohangarze nr 14 do szlabanu na drodze prowadzącej do DK 10 (zaznaczone czerwoną linią na planie). | Ad. 2) Obsługa terenów inwestycyjnych oraz innych obiektów zlokalizowanych wokół lotniska odbywa się poprzez wyznaczony w projekcie mpzp układ komunikacyjny powiązanych ze sobą dróg: drogi głównej KD-G (ul. Koszalińska) oraz drogi głównej aleja Wojska Polskiego – obszar poza planem), drogi zbiorczej KD-Z, drogi lokalnej KD-L (ul. Kołobrzeska) oraz wyznaczone powiązanie pomocnicze drogi dojazdowej KD-D7. Wniosek o zmianę klasyfikacji publicznej drogi lokalnej KD-L (przedłużenie ul. Kołobrzeskiej) na niepubliczną drogę wewnętrzną KL-KDW dla terenu zamkniętego lotniska, jest sprzeczny z ustaleniami mpzp: zmienia przyjętą zasadę obsługi komunikacyjnej terenów wokół lotniska i wskazuje teren pasa drogowego wraz z przyległym obszarem na niepubliczny teren „zamkniętego lotniska” z ograniczonym warunkowo dostępem. Wykluczenie odcinka drogi lokalnej KD-L przebiegającej w sąsiedztwie hangarów użytkowanych przez Piłskie Muzeum Wojskowe zlikwiduje ciągłość powiązań komunikacyjnych o charakterze obwodowym i uniemożliwi sprawną obsługę terenów wokół lotniska. |
| | | 3) Potraktowanie dojazdu do drogi krajowej nr 10 do bramy (zaznaczonej niebieską linią) przy schronohangarze nr 6 i terenu zabudowanego schronohangarami nr 5, 6, 7, 8 (działki nr 145, 142/1) jako drogi we- | Ad. 3) Docelowo droga KD-Z stanowić będzie północno-zachodni odcinek ważnej dla miasta obwodnicy miejskiej ze skrzyżowaniem z drogą |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | | <p>wewnętrznej i dojazdowej tylko i wyłącznie do muzeum oraz awaryjnego dojazdu dla transportu ciężkiego, który nie może przejechać przez most na Gwdzie. Taka sytuacja może mieć miejsce przy transporcie czołgu Leopard 2A5, który może być atrakcją historycznej imprezy plenerowej.</p> | <p>KD-L dla przejęcia i rozprowadzenia ruchu drogowego z przyległego obszaru miasta poprzez ul. Wałęcką. Wniosek o drogę wewnętrzną na odcinku dojazdu drogi KD-L do drogi nr 10 (północny odcinek poza hangarem nr 6) i pozostawienie na tej drodze zamykanej bramy jest sprzeczne z ustaleniami planu. Przewidywany docelowo ruch pojazdów na drodze KD-L nie powinien być uciążliwy, a wprowadzenie bezpiecznych, wyniesionych płaszczyzn przejścia pieszego na drodze w obszarze muzeum umożliwi wzajemną komunikację pomiędzy rozdzielonymi hangarami muzealnymi. Transport ciężki np. czołgu Leopard 2A5 będzie można bezpiecznie realizować na drodze KD-L wg wymogów logistycznych stosowanych w takich przypadkach.</p> |
| 2. | 01.06.2021 r. | <p>Ze względów bezpieczeństwa zjazd z drogi KD-Z oraz KD-L powinien odbywać się wyłącznie w uzasadnionych sytuacjach i tylko w ściśle wyznaczonych miejscach. W związku z tym wnosimy o wprowadzenie rozwiązań technicznych umożliwiających kontrolę dostępu na teren lotniska (np. rów wzdłuż drogi oraz szlabany na wjazdach). Z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa na terenie lotniska (obecnie zarejestrowanego lądowiska) na wjeździe z ulicy Wałęckiej na Kołobrzeską oraz w miejscu przejazdu ulicy Kołobrzeskiej pomiędzy schronohangarami (przy działkach geodezyjnych nr 139, 141, 169/1) w uzgodnieniu z Prezydentem Miasta Piła ograniczono możliwość przejazdu, zamykając go bramą zamykaną na kłódkę. Do czasu zapewnienia wyżej wspomnianych rozwiązań wnosimy o możliwość utrzymania bramy na wjeździe z ulicy Wałęckiej na Kołobrzeską oraz w miejscu przejazdu ulicy Kołobrzeskiej pomiędzy schronohangarami (przy działkach geodezyjnych nr 139, 141, 169/1).”</p> | <p>Uwagi nieuwzględnione. Organizacja ruchu na terenie dróg publicznych KD-Z i KD-L oraz realizacja bramy zamykającej przejazd na drodze publicznej nie obejmuje zakresu ustaleń mpzp.</p> |
| 3. | 02.06.2021 r. (data nadania 01.06.2021 r.) | <p>Projekt nie uwzględni dwóch koniecznych elementów: 1) Trasy pieszo-rowerowej, będącej skrótem między osiedlem Gładyszewo a centrum miasta oraz nowymi terenami inwestycyjnymi, będącymi przedmiotem planu. Trasa w zaproponowanym przebiegu znacznie skróciłaby dystans rowerem do centrum do 4 – 5 km, co odpowiada podróży 15-minutowej, uznawanej w literaturze jako najatrakcyjniejszą dla codziennych dojazdów. Stanowiłaby również dostęp do planowanej przez Gminę Szydłowo trasy w kierunku Skrzatusza i Wałcza, gdzie łączyłaby się z budowaną trasą nr 15 Wałcz – Złocieniec – Połczyn Zdrój – Kołobrzeg/Koszalin.</p> | <p>Uwagi nieuwzględnione. Ad. 1) Zaproponowany we wniosku przebieg trasy pieszo-rowerowej z osiedla Gładyszewo do centrum miasta, przebiega kolizyjnie przez obszar jednostek planistycznych projektu mpzp, nie stanowiących własności gminy Piła: – teren ogródków działkowych ZD, – teren lotniska KL1 z rygorem zakazu dostępu. Przekraczanie toru kolejowego przez trasę pieszo-rowerową w postaci kładki lub tunelu generuje poważne koszty, nieuzasadnione skróconym o ok. 5 km odcinkiem trasy</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | | <p>w porównaniu z układem: ulica Kamienna – aleja Wojska Polskiego (motywacja wnioskodawcy), gdyż dokładnie pomierzony odcinek proponowanej trasy jest krótszy jedynie o ok. 500 m. Istniejący system dróg rowerowych umożliwia powiązanie z Piły w kierunku Skrzatusza i Wałcza. Uwaga nie ma uzasadnionych podstaw do zmiany ustaleń mpzp.</p> |
| | <p>2) Trasa przekraczałaby linię kolejową tunelem lub kładką powiązaną z: przystankiem lub stacją kolejową na wysokości ulicy Smolewo. Stacja stanowiłaby mijankę poprawiającą warunki ruchu pociągów oraz obsługiwałaby pasażerów osiedla Gładyszewo oraz obszarów intensywnej suburbanizacji między Gładyszewem, Dolaszewem a Zawadą. Szacunkowo w zasięgu 10-minutowej podróży rowerem do stacji znajduje się kilka tysięcy nowych mieszkańców tych terenów.</p> | <p>Ad. 2) Docelowo, przy aktywizacji dodatkowych terenów mieszkaniowych po obu stronach ul. Kamiennej, można wnioskować do PKP o usytuowanie przystanku kolejowego Piła - Gładyszewo przy wspomnianej ulicy, na wysokości ulicy Smolewo od strony ul. Kamiennej; ze względu na wskazane przez wnioskodawcę usytuowanie przystanku kolejowego po stronie wschodniej toru kolejowego uciążliwe przejście tunelem lub kładką nad torem do przystanku oraz brak wniosku PKP na wstępnym etapie sporządzania mpzp uwaga nie została rozpatrzona pozytywnie.</p> |
| | <p>3) Od strony ulicy Kamiennej (poza obszarem planu) należałoby uzupełnić program o parking park&ride dla mieszkańców gminy Szydłowo.</p> | <p>Ad. 3) Parking park&ride od strony ul. Kamiennej i w obszarze oddziaływania skrzyżowania z aleją Wojska Polskiego, znajduje się już w programie Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej dla Piły. Lokalizacja parkingu znajduje się poza obszarem planu. Uwaga bezprzedmiotowa, poza obszarem planu.</p> |

*¹ Termin składania uwag do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły – strefa lotnisko, wyłożonego do wglądu publicznego od dnia 07.04.2021 r. do 10.05.2021 r.; uwagi do 01.06.2021 r.

PREZYDENT MIASTA PIŁY

/-/ dr inż. Piotr Głowski