

ZARZĄDZENIE NR 336/10
BURMISTRZA MIASTA KOŚCIERZYNA
Z DNIA 28 stycznia 2010 r.

W sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w północnej części miasta pomiędzy ulicą Drogowców, trakcją kolejową a północną granicą miasta Kościerzyna

Na podstawie art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. Nr 142, poz. 1591 z 2001 r., z późn. zm.) oraz na podstawie art.17 pkt 12 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1

1. Postanawia się o rozpatrzeniu uwag złożonych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w północnej części miasta pomiędzy ulicą Drogowców, trakcją kolejową a północną granicą miasta Kościerzyna, sporządzanego na podstawie uchwały Nr XVI/120/07 Rady Miasta Kościerzyna z dnia 10 października 2007 r.

2. Wykaz i sposób rozpatrzenia uwag, o których mowa w ust. 1 zawiera załącznik do Zarządzenia.

§ 2

Wykonanie Zarządzenia powierza się Naczelnikowi Wydziału Gospodarki Nieruchomościami.

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

BURMISTRZ MIASTA

MARCIN MODRZEJEWSKI

**Załącznik nr 1
do Zarządzenia Nr 336/10
Burmistrza Miasta Kościerzyna
z dnia 28 stycznia 2010 r.**

Kościerzyna, 28 stycznia 2010 r.

Wykaz uwag oraz Rozstrzygnięcie w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu planu

dotyczy projektu planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego zgodnie z uchwałą nr XVI/120/07 Rady Miasta Kościerzyna z dnia 10 października 2007r. o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru położonego w północnej części miasta pomiędzy ulicą Drogowców, trakcją kolejową a północną granicą miasta Kościerzyna.

Zawiadomienie o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozą oddziaływania ukazało się:

- a) w lokalnej prasie
- b) na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Kościerzyna,
- c) w BIP Miasta Kościerzyna

Projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 1 grudnia 2009 r. do 21

grudnia 2009 r. W dniu 21 grudnia 2009 r. odbyła się dyskusja publiczna nad przyjętymi w

projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rozwiązaniami. Termin

składania uwag do projektu planu upłynął z dniem 7 stycznia 2010 r.

W ustawowym terminie wpłynęły następujące uwagi do projektu planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego:

1) pismo **Andrzeja Edel zam. ul. ul. Brzozowa 11, 83-407 Łubiana z dnia 21.12.2009 r. (data wpływu 21.12.2009 r.) w sprawie:**

o dopuszczenie na działce nr 161/9 dachów wielospadowych oraz lokalizację zabudowy

mieszkaniowej w odległości 4 m od granicy działki

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Uwzględnia wniesioną uwagę o możliwości przesunięcia linii zabudowy na odległość 4m od granicy działki z dojazdem 03/1.3.KDW.

Odrzuca uwagę o możliwości zastosowania dachów wielospadowych.

UZASADNIENIE

Ze względu na nie duże rozmiary działki nr 161/9 oraz w sytuacji gdy istniejąca zabudowa w sąsiedztwie położona jest w odległości ok. 4m od istniejących dojazdów dopuszcza się przesunięcie linii zabudowy zgodnie z uwagą.

Odrzuca się uwagę o dopuszczenie dachów wielospadowych. W obszarze planu przyjęte zostały ściśle zasady co do kształtowania zabudowy. Zgodnie z art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wymagane jest w planie określenie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu. Jednym z istotniejszych

parametrów w kształtowaniu zabudowy jest kształt dachu zabudowy. Zgodnie z przyjętą przez władze miasta polityką kształtowania ładu przestrzennego realizowaną poprzez ustalenia planu miejscowego przyjęto ściśle określenie gabarytów zabudowy. Ustalono m.in. dla poszczególnych obszarów wyznaczonych w opracowanym planie tereny o różnych formach i kształtach dachu. Ustalono dla przeważającej części obszaru opracowania kąt nachylenia połaci dachowych w granicach 38-45 stopni. Wyznaczone zostały również miejsca gdzie dopuszczono dachy o kątach w granicach 22-35 stopni oraz teren z dachami o nachyleniu maksymalnie 12 stopni. Dla poszczególnych terenów wyznaczono kształt dachu. Zostały również wyznaczone poszczególne tereny gdzie można zlokalizować dach o kształtach: dwuspadowym, wielospadowym oraz zbliżonym do płaskiego. Tak ustalone parametry dla poszczególnych obszarów zmierzają do tego, aby zabudowa w poszczególnych kwartałach lub wzdłuż wyznaczonych dróg i dojazdów miała jednorodny charakter. Dla terenu 03.MN w którego granicach położona jest działka nr 161/9 ustalono, że nowa zabudowa winna posiadać dachy dwuspadowe. Możliwość lokalizacji zabudowy o innym typie dachu np. wielospadowym jak we wniosku jest dopuszczona np. w granicach terenu 16.MN.

2) pismo **Henryki i Franciszka Kotłowskich**, zam. ul. Mała Kolejowa 18, 83-400 Kościerzyna z dnia 29.12.2009r. (data wpływu 30.12.2009) w sprawie:

lokalizacji przez działkę nr 87/6 przebiegu drogi publicznej, co koliduje z planami budowy nieruchomości na tej działce oraz wpłynie negatywnie na środowisko naturalne.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca wniesioną uwagę

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt. 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w planie miejscowym określa się obowiązkowo m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemu komunikacji i infrastruktury.

Realizacja dróg publicznych zalicza się do inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21.08. 1997r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2000 r. Nr 46 poz. 543 z późn. zm.). Należy zatem przyjąć zgodnie z art. 2 pkt. 4) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, że kształtowanie układu drogowego jest jednym z elementów realizowanych w interesie publicznym tj. rozumiane jako działanie uwzględniające potrzeby społeczne związane z zagospodarowaniem przestrzennym.

Tereny w obszarze opracowania planu zgodnie z ustalonymi kierunkami zagospodarowania wyznaczonymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kościerzyna w przeważającej większości przeznaczają się pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną. W trakcie opracowania planu miejscowego na etapie koncepcji projektu planu, został zaproponowany układ dróg publicznych mający na celu zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod zabudowę. Ostateczna wersja układu komunikacyjnego w obszarze opracowania została wypracowana w oparciu o rozwiązania wariantowe, które m.in. opiniowane były przez miejską komisję architektoniczno-urbanistyczną. Zaproponowany układ komunikacyjny zmierza zarówno do poprawy i usprawnienia istniejącego w dużej mierze niewydolnego układu, jak również powiązania z układem transportowym miasta poza obszarem opracowania. Poza poprawą stanu istniejącego ma również zasadnicze zadanie wykreowania nowego układu dróg publicznych i wewnętrznych dla obszarów jeszcze niezurbanizowanych, a wyznaczonych w studium zgodnie z polityką miasta pod funkcje mieszkaniowe. Fragmentem tego układu jest również

droga przebiegająca (w bardzo ograniczony sposób) przez teren wnoszącego uwagę do planu tj. oznaczona jako 06.KD.D. Projektowane drogi publiczne oraz dojazdy zostały zaprojektowane w taki sposób, aby wyznaczyć przyszłe kierunki podziału terenów na działki budowlane w przemyślany sposób i właściwy pod względem kreowania ładu przestrzennego terenu objętego planem. Jedną z zasadniczych zasad przy planowaniu zagospodarowania obszaru opracowania, w tym wyznaczeniu dróg publicznych było jak najpełniejsze poszanowanie własności prywatnej przy jednoczesnym racjonalnym gospodarowaniu przestrzenią i uwzględnieniu potrzeb interesu publicznego.

Jednocześnie Burmistrz wprowadza korektę linii zabudowy w granicach działki nr 87/6, która pozwoli na lokalizację zabudowy w granicach w/w działki.

Odnosząc się do zarzutu o negatywnym oddziaływaniu na środowisko przyjętych rozwiązań należy zwrócić uwagę, że zapisy planu ustalają szereg działań i zasad zagospodarowania mających na celu zminimalizowanie niekorzystnych skutków jego realizacji, ochronę, zachowanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego, jak również kształtowanie odpowiednich warunków życia mieszkańców.

Ustalenia planu, dotyczące wszystkich terenów podlegających zainwestowaniu, zapewniają ochronę elementom istniejącej zieleni, przy wprowadzeniu jednocześnie nowych obszarów zieleni umożliwiających właściwą kompensację zmian środowiska, a miejscami podniesienie jego walorów biocenotycznych i krajobrazowych.

Ustalenia planu jednoznacznie określają kierunki i zasady modernizacji oraz rozbudowy kanalizacji sanitarnej i deszczowej, w sposób zapewniający należyłą ochronę czystości zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

Podsumowując należy stwierdzić, że realizacja projektu planu, nie spowoduje istotnego przekształcenia komponentów środowiska przyrodniczego i jego funkcjonowania. Pośrednie oddziaływanie wprowadzonych planem zmian będzie ograniczone do terenów bezpośrednio przylegających i nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska. Prognozowane skutki realizacji planu pozostaną bez wpływu na obiekty chronione na podstawie przepisów ochrony środowiska i przyrody w tym na obszary Natura 2000 i nie spowodują niekorzystnego oddziaływania na funkcjonowanie powiązań przyrodniczych z obszarami chronionymi położonymi w szerszym sąsiedztwie. Zmiany struktury funkcjonalno – przestrzennej dokonane zostaną na powierzchni w terenie już zmienionym przez działalność człowieka. Analiza potencjalnego oddziaływania skutków tych przekształceń, wskazuje na to, że nie stanowią one zagrożenia dla zasobów i walorów środowiska przyrodniczego oraz zdrowia ludzi, zarówno w granicach planu, jak i na obszarach sąsiednich.

3) pismo Mariusza Szlagowskiego, zam. ul. Osiedlowa 4/50, 83-407 Łubiana, z dnia 30.12.2009

(data wpływu 30.12.2009) w sprawie:

przebiegu przez działkę nr 72/9 drogi publicznej o numerze 09.KD.D, co koliduje z planami wybudowania na tej działce przez właściciela domu jednorodzinnego oraz wpłynie negatywnie na środowisko naturalne.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca w całości wniesioną uwagę.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt. 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w planie miejscowym określa się obowiązkowo m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemu komunikacji i infrastruktury.

Realizacja dróg publicznych zalicza się do inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2000 r. Nr 46 poz. 543 z późn. zm.). Należy zatem przyjąć zgodnie z art. 2 pkt. 4) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, że kształtowanie układu drogowego jest jednym z elementów realizowanych w interesie publicznym tj. rozumiane jako działanie uwzględniające potrzeby społeczne związane z zagospodarowaniem przestrzennym.

Tereny w obszarze opracowania planu zgodnie z ustalonymi kierunkami zagospodarowania wyznaczonymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kościerzyna w przeważającej większości przeznaczają się pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W trakcie opracowania planu miejscowego na etapie koncepcji projektu planu, został zaproponowany układ dróg publicznych mający na celu zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod zabudowę. Ostateczna wersja układu komunikacyjnego w obszarze opracowania została wypracowana w oparciu o rozwiązania wariantowe, które m.in. opiniowane były przez miejską komisję architektoniczno-urbanistyczną. Zaproponowany układ komunikacyjny zmierza zarówno do poprawy i usprawnienia istniejącego w dużej mierze niewydolnego układu, jak również powiązania z układem transportowym miasta poza obszarem opracowania. Poza poprawą stanu istniejącego ma również zasadnicze zadanie wykreowania nowego układu dróg publicznych i wewnętrznych dla obszarów jeszcze niezurbanizowanych, a wyznaczonych w studium zgodnie z polityką miasta pod funkcje mieszkaniowe. Fragmentem tego układu jest również droga przebiegająca (w bardzo ograniczony sposób) przez teren wnoszącego uwagę do planu tj. oznaczona jako 09.KD.D. Projektowane drogi publiczne oraz dojazdy zostały zaprojektowane w taki sposób, aby wyznaczyć przyszłe kierunki podziału terenów na działki budowlane w przemyślany sposób i właściwy pod względem kreowania ładu przestrzennego terenu objętego planem. Jedną z zasadniczych zasad przy planowaniu zagospodarowania obszaru opracowania, w tym wyznaczeniu dróg publicznych było jak najpełniejsze poszanowanie własności prywatnej przy jednoczesnym racjonalnym gospodarowaniu przestrzenią i uwzględnieniu potrzeb interesu publicznego.

Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że zarzut o kolizji projektowanych w planie dróg z planowaną przez wnoszącego pismo lokalizacją zabudowy jest nieuzasadniony. W opracowanym projekcie planu pod drogi przeznaczone zostało zaledwie 16% powierzchni działki nr 72/9 pozostała część działki tj. ok. 84% jej powierzchni (co stanowi ok. 4346m²) jest przeznaczona pod zabudowę. Daje to bardzo szerokie spektrum możliwości lokalizacji zabudowy. Zgodnie z zapisami planu po podziale istnieje możliwość lokalizacji nawet trzech budynków mieszkalnych. Można zatem

jednoznacznie stwierdzić, że uwaga o nie możliwości realizacji budynku mieszkalnego przy przyjętych w planie rozwiązaniach jest bezzasadna.

Odnosząc się do zarzutu o negatywnym oddziaływaniu na środowisko przyjętych rozwiązań należy zwrócić uwagę, że zapisy planu ustalają szereg działań i zasad zagospodarowania mających na celu zminimalizowanie niekorzystnych skutków jego realizacji, ochronę, zachowanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego, jak również kształtowanie odpowiednich warunków życia mieszkańców.

Ustalenia planu, dotyczące wszystkich terenów podlegających zainwestowaniu, zapewniają ochronę elementom istniejącej zieleni, przy wprowadzeniu jednocześnie nowych obszarów zieleni umożliwiających właściwą kompensację zmian środowiska, a miejscami podniesienie jego walorów biocenotycznych i krajobrazowych.

Ustalenia planu jednoznacznie określają kierunki i zasady modernizacji oraz rozbudowy kanalizacji sanitarnej i deszczowej, w sposób zapewniający należyłą ochronę czystości zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

Podsumowując należy stwierdzić, że realizacja projektu planu, nie spowoduje istotnego przekształcenia komponentów środowiska przyrodniczego i jego funkcjonowania. Pośrednie oddziaływanie wprowadzonych planem zmian będzie ograniczone do terenów bezpośrednio przylegających i nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska. Prognozowane skutki realizacji planu pozostaną bez wpływu na obiekty chronione na podstawie przepisów ochrony środowiska i przyrody w tym na obszary Natura 2000 i nie spowodują niekorzystnego oddziaływania na funkcjonowanie powiązań przyrodniczych z obszarami chronionymi położonymi w szerszym sąsiedztwie. Zmiany struktury funkcjonalno – przestrzennej dokonane zostaną na powierzchni w terenie już zmienionym przez działalność człowieka. Analiza potencjalnego oddziaływania skutków tych przekształceń, wskazuje na to, że nie stanowią one zagrożenia dla zasobów i walorów środowiska przyrodniczego oraz zdrowia ludzi, zarówno w granicach planu, jak i na obszarach sąsiednich.

4) pismo Marii i Barbary Szwedowskich, Jana Szwedowskiego, zam. ul. Mała Kolejowa 41, 83-400 Kościerzyna, z dnia 30.12.2009 (data wpływu 31.12.2009) w sprawie:

przebiegu przez działkę nr 72/7 drogi publicznej o numerze 03.KD.L, 08.KD.D co koliduje z planami wybudowania na tej działce przez właściciela domu jednorodzinnego oraz wpłynie negatywnie na środowisko naturalne.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca w całości wniesioną uwagę.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt. 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w planie miejscowym określa się obowiązkowo m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemu komunikacji i infrastruktury.

Realizacja dróg publicznych zalicza się do inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2000 r., Nr 46 poz. 543 z późn. zm.). Należy zatem przyjąć zgodnie z art. 2 pkt. 4) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, że kształtowanie układu drogowego jest jednym z elementów realizowanych w interesie publicznym tj. rozumiane jest jako działanie uwzględniające potrzeby społeczne związane z zagospodarowaniem przestrzennym.

Tereny w obszarze opracowania planu zgodnie z ustalonymi kierunkami zagospodarowania wyznaczonymi

w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kościerzyna w przeważającej większości przeznaczają się pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W trakcie opracowania planu miejscowego na etapie koncepcji projektu planu, został zaproponowany układ dróg publicznych mający na celu zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod zabudowę. Ostateczna wersja układu komunikacyjnego w obszarze opracowania została wypracowana w oparciu o rozwiązania wariantowe, które m.in. opiniowane były przez miejską komisję architektoniczno-urbanistyczną. Zaproponowany układ komunikacyjny zmierza zarówno do poprawy i usprawnienia istniejącego w dużej mierze niewydolnego układu, jak również powiązania z układem transportowym miasta poza obszarem opracowania. Poza poprawą stanu istniejącego ma również zasadnicze zadanie wykreowania nowego układu dróg publicznych i wewnętrznych dla obszarów jeszcze nie zurbanizowanych, a wyznaczonych w studium zgodnie z polityką miasta pod funkcje mieszkaniowe. Fragmentem tego układu są również drogi przebiegające (w bardzo ograniczony sposób) przez teren wnoszącego uwagę do planu tj. oznaczone jako 03.KD.L i 08.KD.D. Projektowane drogi publiczne oraz dojazdy zostały zaprojektowane w taki sposób, aby wyznaczyć przyszłe kierunki podziału terenów na działki budowlane w przemyślany sposób i właściwy pod względem kreowania ładu przestrzennego terenu objętego planem. Jedną z zasadniczych zasad przy planowaniu zagospodarowania obszaru opracowania, w tym wyznaczeniu dróg publicznych było jak najpełniejsze poszanowanie własności prywatnej przy jednoczesnym racjonalnym gospodarowaniu przestrzenią i uwzględnieniu potrzeb interesu publicznego.

Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że zarzut o kolizji projektowanych w planie dróg z planowaną przez wnoszącego pismo lokalizacją zabudowy jest nieuzasadniony. W opracowanym projekcie planu pod drogi przeznaczone zostało zaledwie 18% powierzchni działki nr 72/7 pozostała część działki tj. ok. 82% jej powierzchni (co stanowi ok. 11446m²) jest przeznaczona pod zabudowę. Daje to bardzo szerokie spektrum możliwości lokalizacji zabudowy. Zgodnie z zapisami planu po podziale istnieje możliwość lokalizacji nawet dziewięciu budynków mieszkalnych. Można zatem jednoznacznie stwierdzić, że uwaga o nie możliwości realizacji budynku mieszkalnego przy przyjętych w planie rozwiązaniach jest bezzasadna.

Odnosząc się do zarzutu o negatywnym oddziaływaniu na środowisko przyjętych rozwiązań

należy zwrócić uwagę, że zapisy planu ustalają szereg działań i zasad zagospodarowania

mających na celu zminimalizowanie niekorzystnych skutków jego realizacji, ochronę,

zachowanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego, jak również kształtowanie odpowiednich warunków życia mieszkańców.

Ustalenia planu, dotyczące wszystkich terenów podlegających zainwestowaniu, zapewniają ochronę elementom istniejącej zieleni, przy wprowadzeniu jednocześnie nowych obszarów zieleni umożliwiających właściwą kompensację zmian środowiska, a miejscami podniesienie jego walorów biocenotycznych i krajobrazowych.

Ustalenia planu jednoznacznie określają kierunki i zasady modernizacji oraz rozbudowy kanalizacji i deszczowej, w sposób zapewniający należyłą ochronę czystości zasobów wód powierzchniowych i podziemnych.

Podsumowując należy stwierdzić, że realizacja projektu planu, nie spowoduje istotnego przekształcenia komponentów środowiska przyrodniczego i jego funkcjonowania. Pośrednie oddziaływanie wprowadzonych planem zmian będzie ograniczone do terenów bezpośrednio przylegających i nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących norm w zakresie ochrony środowiska. Prognozowane skutki realizacji planu pozostaną bez wpływu na obiekty chronione na podstawie przepisów ochrony środowiska i przyrody w tym na obszary Natura 2000 i nie spowodują niekorzystnego oddziaływania na funkcjonowanie powiązań przyrodniczych z obszarami chronionymi położonymi w szerszym sąsiedztwie. Zmiany struktury funkcjonalno – przestrzennej dokonane zostaną na powierzchni w terenie już zmienionym przez działalność człowieka. Analiza potencjalnego oddziaływania skutków tych przekształceń, wskazuje na to, że nie stanowią one zagrożenia dla zasobów i walorów środowiska przyrodniczego oraz zdrowia ludzi, zarówno w granicach planu, jak i na obszarach sąsiednich.

5) pismo Romana Boncy, zam. Nowy Klincz 70, 83-400 Kościerzyna z dnia 21.12.2009 (04.01.2010) w sprawie:

zmiany parametrów dla terenu 03.MN tj. wysokości najwyższego punktu głównej kalenicy dachu z maksymalnego. 8,5 m na 10,0 m oraz maksymalnie dwóch kondygnacji nadziemnych w tym poddasza, na maksymalnie trzy kondygnacje nadziemne, w tym poddasze użytkowe

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca w całości wniesioną uwagę.

UZASADNIENIE

W obszarze planu przyjęte zostały ściśle zasady co do kształtowania zabudowy. Zgodnie z art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wymagane jest w planie określenie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu.

Zgodnie z przyjętą przez władze miasta polityką kształtowania ładu przestrzennego realizowaną poprzez ustalenia planu miejscowego przyjęto ściśle określenie gabarytów zabudowy. Jednym z istotniejszych parametrów w kształtowaniu zabudowy jest wysokość zabudowy. Dla całego obszaru planu przyjęto wysokość zabudowy do dwóch kondygnacji i maksymalnej wysokości 8,5m jako odpowiadającej charakterem zabudowie jednorodzinnej. Jednocześnie zwraca się uwagę, że dopuszczono (na podstawie zgłoszonych uwag do planu) zwiększenie wysokości zabudowy do 9,0m co stanowi korektę ustaleń w stosunku do pierwotnych założeń w planie i nie stoi w sprzeczności z podstawowymi założeniami przyjętymi w planie.

Jednym z podstawowych założeń planu dla zabudowy jednorodzinnej było, że powstawać będą mogły obiekty o w miarę podobnej wysokości tj. do dwóch kondygnacji.

Dalsze zwiększanie dopuszczalnej wysokości zabudowy skutkowało by wznoszeniem obiektów o większej liczbie kondygnacji, a zarazem znaczącym wzrostem niepożądanego tendencji do różnic wysokości poszczególnych nowo projektowanych budynków mieszkalnych. W tej sytuacji wprowadza się odpowiedni zapis stanowiący jedynie nieznaczny wzrost w stosunku do pierwotnych ustaleń (dopuszczenie wysokości maksymalnej 9,0m) dla wszystkich terenów elementarnych z pierwotną wysokością 8,5m.

6) pismo Danuty Cierockiej, zam. 83-333 Chmielno 64, z dnia 28.12.2009 (data wpływu 30.12.2009) w sprawie:

zmiany przebiegu projektowanej drogi 03.KD.L w rejonie ul. Małej Kolejowej w taki sposób

aby zachowane zostały przewidziane do wyburzenia zabudowania gospodarcze oraz

dopuszczenie maksymalnej wysokości zabudowy do 9,0m

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca uwagę o zmianie przebiegu drogi oznaczonej jako 03.KD.L w rejonie ul. Małej Kolejowej.

Uwzględnia uwagę o dopuszczeniu wysokości zabudowy do 9,0m

UZASADNIENIE

Uwzględnia się uwagę o zwiększeniu wysokości zabudowy do 9,0m co nie stoi w sprzeczności z podstawowymi założeniami przyjętymi w planie i wprowadza się odpowiedni zapis dla wszystkich terenów elementarnych z pierwotną wysokością 8,5m.

Zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt. 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w planie miejscowym określa się obowiązkowo m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemu komunikacji i infrastruktury.

Realizacja dróg publicznych zalicza się do inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2000 r., Nr 46 poz. 543 z późn. zm.) Należy zatem przyjąć zgodnie z art. 2 pkt. 4) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, że kształtowanie układu drogowego jest jednym z elementów realizowanych w interesie publicznym tj. rozumiane jest jako działanie uwzględniające potrzeby społeczne związane z zagospodarowaniem przestrzennym.

Tereny w obszarze opracowania planu zgodnie z ustalonymi kierunkami zagospodarowania wyznaczonymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kościerzyna w przeważającej większości przeznaczają się pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną. W trakcie opracowania planu miejscowego na etapie koncepcji projektu planu, został zaproponowany układ dróg publicznych mający na celu zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod zabudowę. Ostateczna wersja układu

komunikacyjnego w obszarze opracowania została wypracowana w oparciu o rozwiązania wariantowe, które m.in. opiniowane były przez miejską komisję architektoniczno-urbanistyczną. Zaproponowany układ komunikacyjny zmierza zarówno do poprawy i usprawnienia istniejącego w dużej mierze nie wydolnego układu, jak również powiązania z układem transportowym miasta poza obszarem opracowania. Poza poprawą stanu istniejącego ma również zasadnicze zadanie wykreowania nowego układu dróg publicznych i wewnętrznych dla obszarów jeszcze niezurbanizowanych, a wyznaczonych w studium zgodnie z polityką miasta pod funkcje mieszkaniowe. Fragmentem tego układu jest również droga przebiegająca przez teren wnoszącego uwagę do planu tj. oznaczona jako 03.KD.L. Planowana droga 03.KD.L jest jednym z najistotniejszych elementów układu dróg publicznych w planie gdyż w przeważającej części stanowi alternatywne rozwiązanie dla nie normatywnej w swoich granicach ul. Małej Kolejowej. Zaproponowane rozwiązanie jej przebiegu w granicach działki nr 80/18 jest jedynym racjonalnym i możliwym do realizacji. Wiąże się jednak z koniecznością wyburzenia budynków gospodarczych w granicach w/w działki.

W celu umożliwienia pozostawienia części wymienionych obiektów wprowadza się korektę przebiegu linii zabudowy od drogi 03.KD.L wokół wspomnianych budynków.

7) pismo **Małgorzaty Mruk i Zbigniewa Szlagowskiego**, bez adresu z dnia 04.01.2010 (data wpływu 05.01.2010) w sprawie:

przebiegu dróg 13/1.1.KDW, 08.KD.D, 09.KD.D przez działki 72/8 i 72/11, co wg właścicieli narzuca im z góry sposób zagospodarowania działek.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca w całości wniesioną uwagę.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt. 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w planie miejscowym określa się obowiązkowo m.in. zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemu komunikacji i infrastruktury.

Realizacja dróg publicznych zalicza się do inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. z 2000 r., Nr 46 poz. 543 z późn. zm.). Należy zatem przyjąć zgodnie z art. 2 pkt. 4) ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, że kształtowanie układu drogowego jest jednym z elementów realizowanych w interesie publicznym tj. rozumiane jest jako działanie uwzględniające potrzeby społeczne związane z zagospodarowaniem przestrzennym.

Tereny w obszarze opracowania planu zgodnie z ustalonymi kierunkami zagospodarowania wyznaczonymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kościerzyna w przeważającej większości przeznaczają się pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną. W trakcie opracowania planu miejscowego na etapie koncepcji projektu planu, został zaproponowany układ dróg publicznych mający na celu zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod zabudowę. Ostateczna wersja układu komunikacyjnego w obszarze opracowania została wypracowana w oparciu o rozwiązania wariantowe, które m.in. opiniowane były przez miejską komisję architektoniczno-urbanistyczną. Zaproponowany układ komunikacyjny zmierza zarówno do poprawy i usprawnienia istniejącego w dużej mierze nie wydolnego układu, jak również powiązania z układem transportowym miasta poza obszarem opracowania. Poza poprawą stanu istniejącego ma również zasadnicze zadanie wykreowania nowego układu dróg publicznych i

wewnętrznych dla obszarów jeszcze niezurbanizowanych, a wyznaczonych w studium zgodnie z polityką miasta pod funkcje mieszkaniowe. Fragmentem tego układu są również drogi przebiegające (w bardzo ograniczony sposób) przez teren wnoszącego uwagę do planu tj. oznaczona jako 08.KD.D, 09.KD.D, 13/1.1.KDW. Projektowane drogi publiczne oraz dojazdy zostały zaprojektowane w taki sposób, aby wyznaczyć przyszłe kierunki podziału terenów na działki budowlane w przemyślny sposób i właściwy pod względem kreowania ładu przestrzennego terenu objętego planem. Jedną z zasadniczych zasad przy planowaniu zagospodarowania obszaru opracowania, w tym wyznaczeniu dróg publicznych było jak najpełniejsze poszanowanie własności prywatnej przy jednoczesnym racjonalnym gospodarowaniu przestrzenią i uwzględnieniu potrzeb interesu publicznego.

Należy stwierdzić jednoznacznie, że zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ustalenia planu miejscowego zgodnie z kierunkami zagospodarowania wyznaczonymi w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego kształtują, wraz z innymi przepisami, sposób wykonywania prawa własności nieruchomości.

8) pismo **Ireny i Edmunda Baska**, zam. Kolejowa 22, 83-400 Kościerzyna z dnia 30.12.2009 (data wpływu 05.01.2010) w sprawie:

- a) przeznaczenia pod zabudowę mieszkaniową działki nr 121/48, która w planie przeznaczona została pod tereny zieleni urządzonej bez prawa lokalizacji zabudowy mieszkaniowej
- b) lokalizacji przepompowni po lewej stronie drogi, gdy obecnie znajduje się ona po prawej stronie ulicy Krótkiej
- c) działki nr 121/17, właściciel wnosi o „przesunięcie linii zabudowy w stronę rzeczki Kamionki, tak, aby była możliwość podzielenia tej działki na dwie z prawem zabudowy”

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

odrzuca uwagę o przeznaczeniu część w/w działki pod zabudowę znajdującą się w granicach terenu 18.UZ

odrzuca uwagę dotyczącą przesunięcia linii zabudowy w granicach działki nr 121/17 sprostowuje pomyłkę w sprawie oznaczenia przepompowni ścieków i wprowadza oznaczenie zgodnie ze stanem istniejącym.

UZASADNIENIE

Na terenie opracowania obszarem o wysokich walorach przyrodniczo - krajobrazowych są tereny zielone stanowiące korytarz ekologiczny, który na terenie objętym planem tworzy nieprzerwany ekosystem.

Obszar doliny rzeki Bibrowa ciągnący się od jeziora Bibrowskiego do jeziora Wierzysko pełni funkcję głównej osi kompozycyjnej układu przestrzennego miasta na kierunku północ-południe.

Realizacja ustaleń planu nie spowoduje obniżenia walorów krajobrazowych obszaru. W projekcie planu zieleń korytarza ekologicznego poszerzona została o przyległe tereny nie

zainwestowane. W przypadku terenów zainwestowanych ograniczono możliwość lokalizowania zabudowy w głąb działek, co pozwoli maksymalnie oddalić zabudowę od ciągu zieleni. Dodatkowo na terenie nowoprojektowanego osiedla mieszkaniowego wyodrębniono obszar zieleni urządzonej, które mają stanowić uzupełnienie naturalnych obszarów zielonych w tkance zabudowy mieszkaniowej

W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kościerzyna część terenów w obszarze objętym planem przebiegających wzdłuż rzeki Bibrowa przeznaczają się pod funkcje zieleni urządzonej. Dla terenów o tak zdefiniowanej funkcji zgodnie z ustaleniami studium przyjęto zakaz lokalizacji nowej zabudowy. Zgodnie z przeznaczeniem dopuszczone jest dla tych terenów zagospodarowanie w postaci zieleni urządzonej. Taki sposób zagospodarowania dotyczy m.in. części działki nr 121/48 (północno wschodni fragment) oraz działki nr 121/17 (wschodnia część).

Zgodnie z art. 20 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym plan miejscowy może zostać uchwalony jedynie po stwierdzeniu jego zgodności z ustaleniami studium. A zatem przyjęte w planie rozwiązania w tym przeznaczenie terenów musi być zgodne z ustaleniami studium. Wniesione uwagi stoją w sprzeczności z ustaleniami studium, a zatem nie mogą zostać uwzględnione w planie.

Jednocześnie należy zauważyć, że znaczna część działki nr 121/48 (jej zachodni fragment) przeznaczone zostały pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Natomiast działka nr 121/17 jest na tyle duża, że pozwala na podział i lokalizację zabudowy przy założeniu jednak, że powstanie ona w rejonie ul. Kolejowej

9) pismo Beaty Bińkowskiej, zam. Mała Kolejowa 43, 83-400 Kościerzyna z dnia 05.01.2010 (data wpływu 06.01.2010) w sprawie:

ustaleń szczegółowych dla terenu 16.MN dotyczących:

1) parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu i wprowadzenie następujących parametrów:

- a) wielkość powierzchni zabudowy do powierzchni działki: max 0,25
- b) udział powierzchni biologicznie czynnej: 40%
- c) wykreślić ustalenie o maksymalnie dwóch kondygnacjach nadziemnych, w tym poddasze,
- d) wysokość zabudowy: do najwyższego punktu głównej kalenicy dachu- max 11m
- e) wysokość posadowienia parteru budynku w stosunku do średniej rzędnej terenu od strony drogi, z której odbywa się wjazd na działkę: maksymalnie 1,25 m
- f) kąt nachylenia połaci dachowych: 19° -52°

wnoszący pismo stwierdza również, że dla linii zabudowy od dróg i dojazdów występuje sprzeczność, która przejawia się określeniem różnych odległości tj. 6 i 25m.

2) zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości i wprowadzenie następujących parametrów:

dopisanie nowej litery d) o treści: punkty a) b) nie obowiązują w zespołach do czterech domów, a na powierzchni działki pierwotnej powyżej 4800 m²

3) dla ustaleń obsługi komunikacyjnej wprowadzenie następujących zasad:

a) w zabudowie jednorodzinnej dopuszcza się lokalizację drugiego miejsca postojowego na podjeździe do garażu (pierwsze stanowi garaż).

b) dopuszcza się wydzielenie nowych dojazdów przy następujących założeniach:

- dla obsługi powyżej ośmiu działek budowlanych szerokość minimum 8m w liniach rozgraniczających, w granicach

- dla obsługi nie więcej niż ośmiu działek budowlanych szerokość minimum 6m w liniach rozgraniczających, w granicach.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca uwagi zmierzające do zmiany parametrów przyjętych w planie o następującej treści:

- a) udział powierzchni biologicznie czynnej: 40%
- b) wykreślić ustalenie o maksymalnej dwóch kondygnacjach nadziemnych, w tym poddasze,
- c) wysokość zabudowy: do najwyższego punktu głównej kalenicy dachu - max 11m
- d) wysokość posadowienia parteru budynku w stosunku do średniej rzędnej terenu od strony drogi, z której odbywa się wjazd na działkę: maksymalnie 1,25 m
- e) kąt nachylenia połaci dachowych: 19° -52°,
- f) dopisanie nowej litery d) do zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości: o treści:

punkty a) b) nie obowiązują w zespołach do czterech domów, a na powierzchni działki

pierwotnej powyżej 4800 m²,

g) dopuszczenie wydzielenia nowych dojazdów przy następujących założeniach:

- dla obsługi powyżej ośmiu działek budowlanych szerokość minimum 8m w liniach rozgraniczających, w granicach

- dla obsługi nie więcej niż ośmiu działek budowlanych szerokość minimum 6m w liniach rozgraniczających, w granicach.

UZASADNIENIE

Odrzuca się uwagi zmieniające główne parametry zabudowy mieszkaniowej w obszarze terenu 16.MN. W obszarze planu przyjęte zostały ściśle zasady co do kształtowania zabudowy. Zgodnie z art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wymagane jest w planie określenie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu. Zgodnie z przyjętą przez władze miasta polityką kształtowania ładu przestrzennego realizowaną poprzez ustalenia planu miejscowego przyjęto ściśle określenie gabarytów zabudowy. Dla całego obszaru przyjęto jednakową politykę w zakresie pokrycia zabudową działki, wysokości, wielkości zabudowy, udziału terenów zielonych w obszarze

działki. Pewną dowolność wprowadzono w zakresie kształtowania dachów. Ustalono m.in. dla poszczególnych obszarów wyznaczonych w opracowanym planie tereny o różnych formach i kształtach dachu. Ustalono dla przeważającej części obszaru opracowania kąt nachylenia połaci dachowych w granicach 38-45 stopni. Wyznaczone zostały również miejsca gdzie dopuszczono dachy o katach w granicach 22-35 stopni oraz teren z dachami o nachyleniu maksymalnie 12 stopni. Dla poszczególnych terenów wyznaczono dopuszczalne kształty dachu. Zostały wyznaczone poszczególne tereny gdzie można zlokalizować dach o kształtach: dwuspadowym, wielospadowym oraz zbliżonym do płaskiego. Tak ustalone parametry dla poszczególnych obszarów zmierzają do tego, aby zabudowa w poszczególnych kwartałach lub wzdłuż wyznaczonych dróg i dojazdów miały jednorodny charakter. Jednocześnie zgodnie z przyjętą polityką władz miasta dąży się do nadania nowej zabudowie w miarę jednolitego charakteru w poszczególnych kwartałach zabudowy bądź wzdłuż wyznaczonych dróg publicznych.

Wniesione natomiast uwagi zmierzają do przyjęcia zasady bardzo szerokiej gamy rozwiązań co skutkować by mogło bezładem w przestrzeni. Uwagi wniesione przez wnioskodawcę stoją zatem w sprzeczności z przyjętą polityką w obszarze całego miasta w zakresie planowania przestrzennego, w tym w szczególności kształtowania zabudowy i rozwiązań komunikacyjnych.

Przyjmując zatem założenia co do kształtowania nowej zabudowy przyjęte w planie i określone przez parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu odrzucono uwagi wniesione przez wnioskodawcę stojące w sprzeczności z polityką zagospodarowania miasta przyjętą przez władze miasta. Odrzucone zostały wszystkie uwagi dotyczące zmiany w/w parametrów (powierzchni zabudowy, powierzchni biologicznie czynnej, zasad wtórnej parcelacji, wysokości zabudowy i ilości kondygnacji, sposobu wyznaczania nowych dróg i dojazdów, zasad obsługi komunikacyjnej

Jednocześnie Burmistrz wyjaśnia, że w ustaleniach dotyczących linii zabudowy nie ma

sprzeczności na co zwraca uwagę wnoszący pismo. Określone linie zabudowy opisane w

tekście uchwały mają swoje odzwierciedlenie na załączniku nr 1 stanowiącym załącznik

graficznym. Zgodnie z ustaleniami planu zabudowa może być lokalizowana w pasie

między wyznaczonymi liniami 6m i 25m od poszczególnych dróg i dojazdów.

Burmistrz informuje, że zgodnie z zapisami planu wielkość powierzchni zabudowy w

stosunku do powierzchni działki wynosi max 0,25, zatem uwaga ta jest bezzasadna. Wyjaśnia

również, że zarówno garaż jak i podjazd do garażu są traktowane jako miejsca postojowe

zgodnie z ustaleniami planu.

10) pismo Andrzeja Edel, zam. ul. Brzozowa 1, 83-407 Łubiana, z dnia 06.01.2010 (data wpływu 06.01.2010) w sprawie:

1) zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej do 40 %

2) dopuszczenia wysokości większej niż określona w planie 8,5 m dla elementów budynku, które miałyby „podkreślić zmianę kierunku dróg” takich jak wieże, wykusze itp.

3) włączenie części drogi 03/1.3.KDW (fragment działki nr 161/12) sąsiadującego z drogą 02.KD.L i działką 161/9 do zabudowy mieszkaniowej tj. terenu 03.MN. Właściciel działki 161/9 deklaruje kupno tej części działki.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Uwzględnia wnioski w całości

UZASADNIENIE

Uwzględnia się uwagę o zmniejszenie wymaganej wielkości powierzchni biologicznie

czynnej z 60% do 40 % dla terenu 03.MN w sytuacji gdy większość terenu jest zabudowana

bądź podzielona na działki budowlane. W wielu przypadkach występują tu działki o małych

powierzchniach co przy wysokim współczynniku powierzchni biologicznie czynnej

utrudniłoby lokalizację zabudowy.

Uwzględnia uwagę o zwiększenie wysokości zabudowy z 8,5m i dopuszcza się wysokość do 9,0.

Dopuszcza się przeznaczenie części działki 161/12 od strony ul. Małej Kolejowej na poszerzenie działki nr 161/9.

11) pismo Danuty i Tadeusza Gruchała, zam. Mała Kolejowa 15/1, 83-400 Kościerzyna z dnia 07.01.2010 (data wpływu 07.01.2010) w sprawie:

przesunięcia linii zabudowy na działce nr 80/12, której obecny przebieg utrudnia usytuowanie

domu na małej działce

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Uwzględnia wnioski w całości

UZASADNIENIE

Dopuszcza się przesunięcie linii zabudowy od drogi 03.KD.L oraz dojazdu 12/1.1.KDW w celu umożliwienia zagospodarowania działki nr 80/12.

12) pismo Barnadety i Henryka Ronkowskich, zam. ul. Mała Kolejowa 4, 83-400 Kościerzyna z dnia 07.01.2010 (data wpływu 07.01.2010), w którym wnoszący zwracają uwagę na następujące problemy:

- a) Proponowane zmiany spowodują powstanie nieracjonalnych kosztów związanych z ponowną przebudową - niedawno zmodernizowanej - drogi krajowej nr 20. Ponadto wzrost wartości nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów numerem 166/9, obręb 0004, której właścicielem jest jak nam wiadomo Gmina Kościerzyna, nie pokryje również kosztów związanych z budową nowego skrzyżowania w ciągu ulic Drogowców, Budowlanych i planowanej nowej ulicy Mała Kolejowa. Podkreślić należy, iż istnieją inne dużo tańsze i prostsze rozwiązania powodujące zwiększenie wartości rynkowej nieruchomości będących własnością Gminy Kościerzyna, a mianowicie wykonanie wjazdu i wyjazdu bezpośrednio z drogi krajowej nr 20. Inwestycja w zaproponowanym kształcie jest z punktu widzenia rachunku ekonomicznego całkowicie irracjonalna.

- b) W przypadku zrealizowania planowanej inwestycji na drodze krajowej nr 20 przy wjeździe do miasta Kościerzyna powstanie duże skrzyżowanie dodatkowo utrudniające i tak trudne warunki drogowe, jakie panują obecnie na ulicach Miasta. Powstanie nowej ulicy Małej Kolejowej utrudni ruch na drodze nr 20 i przyczyni się do zmniejszenia przepustowości samej drogi jak i całego Miasta. Ponadto budowa drogi w nowej lokalizacji utrudni wjazd na drogę krajową nr 20 mieszkańcom budynków położonych przy ulicy Mała Kolejowa.
- c) Planowane ponowne przebudowywanie drogi krajowej nr 20 nie znajduje uzasadnienia - w szczególności, gdy niedawno zakończona została inwestycja mająca na celu poprawienie jakości i parametrów tej drogi,
- d) Wskazać również należy, iż nowy przebieg ulicy Mała Kolejowa, pomimo iż w części jest nieco szersza od istniejącej, nie poprawi ani bezpieczeństwa ani komfortu mieszkańców ulicy. Zwiększona w planie szerokość jezdni kończy się w miejscu, gdzie istnieje już zabudowa jednorodzinna. Powyższe prowadzi do wniosku, iż faktycznym celem nie jest zurbanizowanie terenów niezagospodarowanych, lecz zwiększenie wartości działki nr 166/9,
- e) Z uwagi na okoliczność, że mieszkańcy domów zlokalizowanych przy ulicy Mała Kolejowa nigdy nie wnosili uwag co do przepustowości przebiegającej przed ich domami drogi oraz, iż nie były prowadzone żadne specjalistyczne badania, które uzasadniałyby poszerzenie i przebudowę istniejącej jezdni planowane zmiany są zbędne. Ponadto, wskazać należy, iż poszerzenie jezdni przyczyni się do zwiększenia średniej prędkości osiąganey na drodze, co bezpośrednio wpłynie na bezpieczeństwo mieszkańców.
- f) Na nieruchomości położonej na należących do nas działkach położonych przy ulicy Małej Kolejowej zostały przez nas poczynione istotne nakłady inwestycyjne (zakład produkcyjny), które nie zakładały przebudowy drogi. Planowane zmiany utrudnią dostęp do naszej nieruchomości. Dokonywanie takich nieprzewidywalnych, nieracjonalnych wrogich dla przedsiębiorczości zmian narusza zasadę poszanowania praw nabytych, a nadto tworzy klimat nieprzyjazny dla inwestowania.
- g) Z uwagi na zakończoną przebudowę drogi krajowej nr 20 oraz obowiązkiem wcześniejszego uzyskania na jej przebudowę stosownych pozwoleń zgodnie z postanowieniami art. 11d ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, realizacja tej inwestycji powinna być poprzedzona szeregiem uzgodnień w tym m.in. sporządzeniem analizy powiązania drogi krajowej nr 20 z drogą publiczną, jaką jest ulica Mała Kolejowa. Analiza przeprowadzonych - w trakcie modernizacji drogi krajowej nr 20 - przy skrzyżowaniu z ulicą Mała Kolejowa prac prowadzi do wniosku, że wszelkie uzgodnienia dotyczące skrzyżowania z ulicą Mała Kolejowa, były pozytywne zaś modernizacja (lewoskręt) dodatkowo zwiększyła bezpieczeństwo na tym skrzyżowaniu. Z uwagi na powyższe, w naszej ocenie nie ma potrzeby dokonywania zmian, skoro istniejąca infrastruktura jest właściwa i wystarczająca dla zapewnienia sprawnego ruchu ulicznego,
- h) Dysponowanie pieniędzmi publicznymi winno się odbywać z poszanowaniem zasad racjonalności i gospodarności, które zastaną w oczywisty sposób naruszone wobec braku logicznego uzasadnienia dla realizacji inwestycji w zaproponowanym kształcie,
- i) Uchwalenie miejscowego planu i realizacja inwestycji w proponowanym kształcie wywoła zmiany, które spowodują obniżenie wartości nieruchomości należących do nas. W takim przypadku w oparciu o przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym będziemy dochodzili odszkodowania.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca w całości uwagę o zmianie przyjętych w planie rozwiązań komunikacyjnych w rejonie drogi krajowej nr 20 oraz ul. Małej Kolejowej

UZASADNIENIE

W nawiązaniu do zarzutów wnoszących uwagi co do rozwiązań komunikacyjnych przyjętych w planie odnośnie drogi krajowej nr 20 należy stwierdzić, że własnością gruntów w ciągu w/w drogi jest Skarb Państwa, a zarządcą w/w drogi jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Gdańsk. Przyjęte w planie rozwiązania w układzie komunikacyjnym w szczególności nowe założenia w powiązaniu ul. Małej Kolejowej z drogą krajową nr 20 zostały zaakceptowane przez zarządcę drogi krajowej. Na etapie ustawowego uzgadniania i opiniowania zgodnie z art. 17 lit. d ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pismem nr GDDKiA-O/Gd-Z-3rh-439/093/dk20/2009 z dnia 09.10.2009 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Gdańsk uzgodniła projekt planu miejscowego bez uwag.

Należy jednocześnie podkreślić, że przyjęte w projekcie planu rozwiązania, to jest stworzenie nowego normatywnego skrzyżowania drogi oznaczonej jako 02.KD.L (dalej stanowiącą ul. Małą Kolejową) z drogą krajową na wysokości istniejącej ul. Budowlanych stanowi istotną poprawę warunków komunikacyjnych w tym rejonie miasta.

Zdecydowanie nie można również zgodzić się z twierdzeniem, że planowane poszerzenie ul. Małej Kolejowej (w dopuszczalnym zakresie bez konieczności wyburzenia istniejącej zabudowy) nie poprawi stanu istniejącego i jest działaniem niecelowym ponieważ stan obecny jest zadawalający i nie wymaga poprawy.

Kategorycznie należy stwierdzić, że działania w obszarze ul. Małej Kolejowej zmierzające do poprawy warunków komunikacyjnych są działaniami niezbędnymi i koniecznymi zwłaszcza w sytuacji dalszej urbanizacji terenów wokół wspomnianej ulicy. Istniejąca ul. Mała Kolejowa jest drogą publiczną, jej szerokość na przeważającej długości wynosi zaledwie ok. 6m (co jest nie zgodnie z ustawą o drogach publicznych i jej przepisami wykonawczymi), bardzo niekorzystne jest również powiązanie z drogą krajową nr 20 (ul. Drogowców). W sytuacji opracowania planu miejscowego zasadnym, a w istniejącej sytuacji niezbędnym było doprowadzenie istniejącej drogi do parametrów odpowiadających drogom publicznym zgodnie z przepisami odrębnym. Najistotniejszymi działaniami było poszerzenie ulicy w liniach rozgraniczających co pozwoli na wykonanie jezdni o odpowiednich parametrach dla dróg publicznych, chodników oraz innej niezbędnej infrastruktury. Na przeważającej części przebiegu drogi udało się ograniczyć ingerencję w istniejące zagospodarowanie wyłącznie do zajęcia terenu bez konieczności wyburzeń. Niezbędna jest natomiast również pewna zmiana organizacji ruchu w obszarze omawianej ulicy. Zasadniczym działaniem jest nowe połączenie z ul. Drogowców na wysokości istniejącej ul. Budowlanych, co doprowadzi do wykształcenia pełnego skrzyżowania w tym rejonie i co za tym idzie organizacji normatywnego, bezpiecznego wjazdu na obszar objęty planem. Docelowo rozwiązanie to zastąpi niebezpieczne i mało wydolne obecnie funkcjonujące połączenie ul. Małej Kolejowej z ul. Drogowców. Planowane zmiany organizacji ruchu nie ingerują w obszar działek nr 168/2 167/8 w sposób, który uniemożliwiłby dalsze funkcjonowanie istniejącego tam zagospodarowania.

Odnosząc się do uwagi o obniżeniu wartości nieruchomości stanowiącej własność

wnoszącego pismo należy odwołać się do art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu

przestrzennym regulującego sprawy związane z roszczeniami z tytułu obniżenia wartości

nieruchomości. Rzeczywista wartość nieruchomości po uchwaleniu planu może ustalić biegły

w operacie szacunkowym i dopiero taki dokument da odpowiedź czy wartość nieruchomości obniżyła swoją wartość, czy też nastąpił wzrost jej wartości.

Co do intencji leżących u podstaw realizacji planu to twierdzenie, że głównym celem było doprowadzenie do wzrostu wartości nieruchomości należących do Gminy Miejskiej jest bezzasadne. Plan miejscowy swym zasięgiem obejmuje ok. 70ha powierzchni, w tym wszystkie grunty gminne stanowią ok. 4% całości, a w tym tereny inwestycyjne to ok. 2,53ha (działki 90/2, 166/9 i 166/8). Pozostały obszar planu stanowią w zasadniczej części grunty prywatne.

Zasadniczymi celami, które stanowiły przyczynek do przystąpienia do opracowania planu miejscowego były natomiast:

- a) stworzenie możliwości lepszego funkcjonowania i rozwoju dla terenów zainwestowanych i zagospodarowanych
- b) wykreowanie warunków dla tworzenia nowych terenów zabudowy mieszkaniowej.
- c) przeznaczenie terenów pod lokalizację usług z zakresu podstawowego i lokalnego.
- d) wskazanie wśród terenów prywatnych obszarów wykluczonych z zabudowy ze względu na swoje ukształtowanie oraz stworzenie możliwości ich zagospodarowania w sposób pozwalający na ich funkcjonowanie w otaczającej zabudowie.
- e) ochrona walorów przyrodniczych środowiska naturalnego.
- f) określenie terenów dla urządzeń infrastruktury technicznej oraz zasad jej rozbudowy w powiązaniu z układem istniejącym na terenach sąsiadujących.
- g) weryfikację istniejącego układu drogowego pod kątem dostosowania go do aktualnych potrzeb oraz jego modernizację i dostosowanie do obowiązujących przepisów
- h) rozbudowa istniejącego układu drogowego zmierzająca do zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod inwestycje.

13) pismo **Karoliny Ronkowskiej-Rybickiej**, zam. Wdzydze 28C, 83-406 Wąglikowice, z dnia 07.01.2010 (data wpływu 07.01.2010), w którym wnoszący zwracają uwagę na następujące zagadnienia:

- a) Proponowane zmiany spowodują powstanie nieracjonalnych kosztów związanych z ponowną przebudową - niedawno zmodernizowanej - drogi krajowej nr 20. Ponadto wzrost wartości nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów numerem 166/9, obręb 0004, której właścicielem jest jak nam wiadomo Gmina Kościerzyna, nie pokryje również kosztów związanych z budową nowego skrzyżowania w ciągu ulic Drogowców, Budowlanych i planowanej nowej ulicy Mała Kolejowa. Podkreślić należy, iż istnieją inne dużo tańsze i prostsze rozwiązania powodujące zwiększenie wartości rynkowej nieruchomości będących własnością Gminy Kościerzyna, a mianowicie wykonanie wjazdu i wyjazdu bezpośrednio z drogi krajowej nr 20. Inwestycja w zaproponowanym kształcie jest z punktu widzenia rachunku ekonomicznego całkowicie irracjonalna.
- b) W przypadku zrealizowania planowanej inwestycji na drodze krajowej nr 20 przy wjeździe do miasta Kościerzyna powstanie duże skrzyżowanie dodatkowo utrudniające i tak trudne warunki drogowe, jakie panują obecnie na ulicach Miasta. Powstanie nowej ulicy Małej Kolejowej utrudni ruch na drodze nr 20 i przyczyni się do zmniejszenia przepustowości samej drogi jak i całego Miasta. Ponadto budowa drogi w nowej lokalizacji utrudni wjazd na drogę krajową nr 20 mieszkańcom budynków położonych przy ulicy Mała Kolejowa.

- c) Planowane ponowne przebudowywanie drogi krajowej nr 20 nie znajduje uzasadnienia - w szczególności, gdy niedawno zakończona została inwestycja mająca na celu poprawienie jakości i parametrów tej drogi,
- d) Wskazać również należy, iż nowy przebieg ulicy Mała Kolejowa, pomimo iż w części jest nieco szersza od istniejącej, nie poprawi ani bezpieczeństwa ani komfortu mieszkańców ulicy. Zwiększona w planie szerokość jezdni kończy się w miejscu, gdzie istnieje już zabudowa jednorodzinna. Powyższe prowadzi do wniosku, iż faktycznym celem nie jest zurbanizowanie terenów niezagospodarowanych, lecz zwiększenie wartości działki nr 166/9,
- e) Z uwagi na okoliczność, że mieszkańcy domów zlokalizowanych przy ulicy Mała Kolejowa nigdy nie wnosili uwag co do przepustowości przebiegającej przed ich domami drogi oraz, iż nie były prowadzone żadne specjalistyczne badania które uzasadniałyby poszerzenie i przebudowę istniejącej jezdni planowane zmiany są zbędne. Ponadto, wskazać należy, iż poszerzenie jezdni przyczyni się do zwiększenia średniej prędkości osiąganey na drodze, co bezpośrednio wpłynie na bezpieczeństwo mieszkańców.
- f) Na nieruchomości położonej na należących do nas działkach położonych przy ulicy Małej Kolejowej zostały przez nas poczynione istotne nakłady inwestycyjne (zakład produkcyjny), które nie zakładały przebudowy drogi. Planowane zmiany utrudnią dostęp do naszej nieruchomości. Dokonywanie takich nieprzewidywalnych, nieracjonalnych, wrogich dla przedsiębiorczości zmian narusza zasadę poszanowania praw nabytych, a nadto tworzy klimat nieprzyjazny dla inwestowania.
- g) Z uwagi na zakończoną przebudowę drogi krajowej nr 20 oraz obowiązkiem wcześniejszego uzyskania na jej przebudowę stosownych pozwoleń zgodnie z postanowieniami art. 11d ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, realizacja tej inwestycji powinna być poprzedzona szeregiem uzgodnień w tym m.in. sporządzeniem analizy powiązania drogi krajowej nr 20 z drogą publiczną, jaką jest ulica Mała Kolejowa. Analiza przeprowadzonych - w trakcie modernizacji drogi krajowej nr 20 - przy skrzyżowaniu z ulicą Mała Kolejowa prac prowadzi do wniosku, że wszelkie uzgodnienia dotyczące skrzyżowania z ulicą Mała Kolejowa, były pozytywne zaś modernizacja (lewoskręt) dodatkowo zwiększyła bezpieczeństwo na tym skrzyżowaniu. Z uwagi na powyższe, w naszej ocenie nic ma potrzeby dokonywania zmian, skoro istniejąca infrastruktura jest właściwa i wystarczająca dla zapewnienia sprawnego ruchu ulicznego,
- h) Dysponowanie pieniędzmi publicznymi winno się odbywać z poszanowaniem zasad racjonalności i gospodarności, które zastaną w oczywisty sposób naruszone wobec braku logicznego uzasadnienia dla realizacji inwestycji w zaproponowanym kształcie,
- i) Uchwalenie miejscowego planu i realizacja inwestycji w proponowanym kształcie wywoła zmiany, które spowodują obniżenie wartości nieruchomości należących do nas. W takim przypadku w oparciu o przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym będziemy dochodzili odszkodowania.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Odrzuca w całości uwagę o zmianie przyjętych w planie rozwiązań komunikacyjnych w rejonie drogi krajowej nr 20 oraz ul. Małej Kolejowej

UZASADNIENIE

W nawiązaniu zarzutów wnoszących uwagi co do rozwiązań komunikacyjnych przyjętych w planie odnośnie drogi krajowej nr 20 należy stwierdzić, że własnością gruntów w ciągu w/w

drogi jest Skarb Państwa, a zarządcą w/w drogi jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Gdańsk. Przyjęte w planie rozwiązania w układzie komunikacyjnym w szczególności nowe założenia w powiązaniu ul. Małej Kolejowej z drogą krajową nr 20 zostały zaakceptowane przez zarządcę drogi krajowej. Na etapie ustawowego uzgadniania i opiniowania zgodnie z art. 17 lit. d ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pismem nr GDDKiA-O/Gd-Z-3rh-439/093/dk20/2009 z dnia 09.10.2009 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad o/Gdańsk uzgodniła projekt planu miejscowego bez uwag.

Należy jednocześnie podkreślić, że przyjęte w projekcie planu rozwiązania to jest stworzenie nowego normatywnego skrzyżowania drogi oznaczonej jako 02.KD.L (dalej stanowiącą ul. Mała Kolejową) z drogą krajową na wysokości istniejącej ul. Budowlanych stanowi istotną poprawę warunków komunikacyjnych w tym rejonie miasta.

Zdecydowanie nie można również zgodzić się z twierdzeniem, że planowane poszerzenie ul. Małej Kolejowej (w dopuszczalnym zakresie bez konieczności wyburzania istniejącej zabudowy) nie poprawi stanu istniejącego i jest działaniem niecelowym ponieważ stan obecny jest zadawalający i nie wymaga poprawy.

Kategorycznie należy stwierdzić, że działania w obszarze ul. Małej Kolejowej zmierzające do

poprawy warunków komunikacyjnych są działaniami niezbędnymi i koniecznymi zwłaszcza

w sytuacji dalszej urbanizacji terenów wokół wspomnianej ulicy. Istniejąca ul. Mała

Kolejowa jest drogą publiczną, jej szerokość na przeważającej długości wynosi zaledwie ok.

6m (co jest niezgodne z ustawą o drogach publicznych i jej przepisami wykonawczymi),

bardzo niekorzystne jest również powiązanie z drogą krajową nr 20 (ul. Drogowców). W

sytuacji opracowania planu miejscowego zasadnym, a w istniejącej sytuacji niezbędnym było

doprowadzenie istniejącej drogi do parametrów odpowiadających drogom publicznym

zgodnie z przepisami odrębnym. Najistotniejszymi działaniami było poszerzenie ulicy w

liniach rozgraniczających co pozwoli na wykonanie jezdni o odpowiednich parametrach dla

dróg publicznych, chodników oraz innej niezbędnej infrastruktury. Na przeważającej części

przebiegu drogi udało się ograniczyć ingerencję w istniejące zagospodarowanie wyłącznie do

zajęcia terenu bez konieczności wyburzeń. Niezbędna jest natomiast również pewna zmiana

organizacji ruchu w obszarze omawianej ulicy. Zasadniczym działaniem jest nowe połączenie

z ul. Drogowców na wysokości istniejącej ul. Budowlanych, co doprowadzi do wykształcenia

pełnego skrzyżowania w tym rejonie i co za tym idzie organizacji normatywnego,

bezpiecznego wjazdu na obszar objęty planem. Docelowo rozwiązanie to zastąpi

niebezpieczne i mało wydolne obecnie funkcjonujące połączenie ul. Małej Kolejowej z ul. Drogowców. Planowane zmiany organizacji ruchu nie ingerują w obszar działek nr 168/2 167/8 w sposób, który uniemożliwiłoby dalsze funkcjonowanie istniejącego tam zagospodarowania.

Odnosząc się do uwagi o obniżeniu wartości nieruchomości stanowiącej własność wnoszącego pismo należy odwołać się do art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym regulującego sprawy związane z roszczeniami z tytułu obniżenia wartości nieruchomości. Rzeczywista wartość nieruchomości po uchwaleniu planu może ustalić biegły w operacie szacunkowym i dopiero taki dokument da odpowiedź czy wartość nieruchomości obniżyła swoją wartość czy nastąpił wzrost jej wartości.

Co do intencji leżących u podstaw realizacji planu to twierdzenie, że głównym celem było doprowadzenie do wzrostu wartości nieruchomości należących do Gminy Miejskiej jest bezzasadne. Plan miejscowy swym zasięgiem obejmuje ok. 70ha powierzchni, w tym wszystkie grunty gminne stanowią ok. 4% całości, a w tym tereny inwestycyjne to ok. 2,53ha (działki 90/2, 166/9 i 166/8). Pozostały obszar planu stanowią w zasadniczej części grunty prywatne.

Zasadniczymi celami, które stanowiły przyczynek do przystąpienia do opracowania planu miejscowego były natomiast:

- a) stworzenie możliwości lepszego funkcjonowania i rozwoju dla terenów zainwestowanych i zagospodarowanych
- b) wykreowanie warunków dla tworzenia nowych terenów zabudowy mieszkaniowej.
- c) przeznaczenie terenów pod lokalizację usług z zakresu podstawowego i lokalnego.
- d) wskazanie wśród terenów prywatnych obszarów wykluczonych z zabudowy ze względu na swoje ukształtowanie oraz stworzenie możliwości ich zagospodarowania w sposób pozwalający na ich funkcjonowanie w otaczającej zabudowie.
- e) ochrona walorów przyrodniczych środowiska naturalnego.
- f) określenie terenów dla urządzeń infrastruktury technicznej oraz zasad jej rozbudowy w powiązaniu z układem istniejącym na terenach sąsiadujących.
- g) weryfikację istniejącego układu drogowego pod kątem dostosowania go do aktualnych potrzeb oraz jego modernizację i dostosowanie do obowiązujących przepisów
- h) rozbudowa istniejącego układu drogowego zmierzająca do zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów przeznaczonych pod inwestycje.

14) pismo Janiny Bujnowskiej, zam. Os. 1000-lecia 13c/12, 83-400 Kościerzyna z dnia

30.12.2009 (data wpływu 05.01.2010) w sprawie:

określenia parametrów zabudowy dla działek nr 186/1 i 186/2 dla których proponuje wysokość zabudowy do 9m, możliwość podpiwniczenia całkowitego lub części budynku, możliwość lokalizacji zabudowy towarzyszącej w postaci garaży, budynków gospodarczych oraz tarasów. Postuluje się również możliwość wykonania dachów wielospadowych lub dwuspadowych oraz ogrodzeń z cokołem betonowym. Do momentu przyłączenia do sieci wodno-kanalizacyjnej dopuszczenie rozwiązań indywidualnych szamba i własnego ujęcia wody oraz zagospodarowanie wód opadowych w granicach własnych działki.

Po rozpatrzeniu Burmistrz Miasta Kościerzyna:

Uwzględnia uwagę o dopuszczenie wysokości zabudowy maksymalnie 9,0m.

Odrzuca uwagę dopuszczającą indywidualne rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej.

Odrzuca uwagę o kącie nachylenia połaci dachowych 30-50 stopni.

Wyjaśnia, że zgodnie z ustaleniami planu dopuszcza się podpiwniczenie budynków, budowę garaży i zagospodarowania towarzyszącego podstawowemu przeznaczeniu terenu, a zasady kształtowania ogrodzeń regulują ustalenia ogólne w § 8 ust. 2.

UZASADNIENIE

W obszarze planu przyjęte zostały ściśle zasady co do kształtowania zabudowy. Zgodnie z art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wymagane jest w planie określenie parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu. Jednym z istotniejszych parametrów w kształtowaniu zabudowy jest kształt dachu zabudowy. Zgodnie z przyjętą przez władze miasta polityką kształtowania ładu przestrzennego realizowaną poprzez ustalenia planu miejscowego przyjęto ściśle określenie gabarytów zabudowy. Ustalono m.in. dla poszczególnych obszarów wyznaczonych w opracowanym planie tereny o różnych formach i kształtach dachu. Ustalono dla przeważającej części obszaru opracowania kąt nachylenia połaci dachowych w granicach 38-45 stopni. Wyznaczone zostały również miejsca gdzie dopuszczono dachy o kątach w granicach 22-35 stopni oraz teren z dachami o nachyleniu maksymalnie 12 stopni. Dla poszczególnych terenów wyznaczono kształt dachu. Zostały również wyznaczone poszczególne tereny gdzie można zlokalizować dach o kształtach dwuspadowym, wielospadowym oraz zbliżonym do płaskiego. Tak ustalone parametry dla poszczególnych obszarów zmierzają do tego, aby zabudowa w poszczególnych kwartałach lub wzdłuż wyznaczonych dróg i dojazdów miały jednorodny charakter. Dla terenu 05.MN, w którego granicach położone są działki nr 186/1 i 186/2 ustalono, że nowa zabudowa winna posiadać dachy dwuspadowe lub wielospadowe z wyłączeniem dachów kopertowych. Jednak kąt nachylenia płaci dopuszcza się w granicach 22-35 stopni. Możliwość lokalizacji zabudowy o innych kątach nachylenia dopuszcza się dla innych terenów elementarnych.

Zgodnie z przyjętą polityką władz miasta wyklucza się stosowanie indywidualnych rozwiązań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej. Podobne stanowisko zostało przedstawione w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zgodnie z pismem nr RDOŚ-22-PN-II-7041-8-49/09MP z dnia 16.10.2009 r. oraz postanowieniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku zgodnie z pismem nr ZU-mp/795/09/PPI2763/PW5029 z dnia 07.10.2009 r., które to instytucje na etapie uzgadniania i opiniowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wyraziły swoje negatywne stanowisko dla takich rozwiązań.

BURMISTRZ MIASTA

MARCIN MODRZEJEWSKI