**LISTA NIEUWZGLĘDNIONYCH UWAG**

WNIESIONYCH DO WYŁOŻONEGO DO PUBLICZNEGO WGLĄDU PROJEKTU   
MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA WYSOKA W REJONIE ULIC: STRZELECKIEJ (PKP), ŚW. WALENTEGO I AKACJOWEJ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Data wpływu uwagi | Nazwisko i imię,  nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagi | Treść uwagi | Oznaczenie nierucho-mości, której dotyczy uwaga | Ustalenia projektu planu dla nieruchomości, której dotyczy uwaga | Rozstrzygnięcie  Burmistrz Miasta i Gminy Wysoka w sprawie rozpatrzenia uwagi | | Rozstrzygnięcie  Rady Miasta i Gminy Wysoka  załącznik nr 2 do  uchwały nr . . . .  z dnia . . . . . . . | | Uwagi |
| uwaga  uwzględniona | uwaga  nieuwzględniona | uwaga uwzględniona | uwaga nieuwzględniona |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  | 01.06.2022 r. | aa. | **Uwaga dotycząca zmiany funkcji terenów: 1U, 2U, 1U/MW, 2U/MW, 3KDD na teren MN**  *Działając w imieniu i z upoważnienia Pani (…), na podstawie obowiązującej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, wnoszę uwagę do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Wysoka w rejonie ulic Strzeleckiej, Św. Walentego i Akacjowej.*  *Po zapoznaniu się z projektem planu stwierdziliśmy, że jeden z istotnych z naszego punktu widzenia, celów zmian planu nie został spełniony.*  *Pani (…) jest właścicielem działek nr 603/5, 603/6, 603/8, 603/9, 603/10, 603/13, 603/14, 603/16, 879/2, 879/5, 879/6, 879/7, 879/8, 879/9, 879/11. Wyznaczony obowiązującym planem podział i sposobów przeznaczenia terenu nie spotkał się z zainteresowaniem potencjalnych inwestorów. Pomysł tworzenia lokalnego „rynku” na terenie osiedla okazał się nierealnym. 14 lat, w czasie których nie zgłosił się żaden chętny do budowy obiektów na tym terenie udowadnia to w sposób jednoznaczny. Z drugiej strony było bardzo duże zainteresowanie budową w tym miejscu domów jednorodzinnych tak jak na pozostałej części osiedla.*  *Celem planowania przestrzennego jest określenie funkcji terenu w sposób, który jest zgodny z realną potrzebą mieszkańców, a nie tworzenie nierealnych wizji. Załączam po raz wtóry naszą propozycję zagospodarowania terenu. Rozwiązanie powyższe obowiązywało na tym terenie przed wprowadzeniem poprzedniego planu.* | Działki nr ewid. 603/5, 603/6, 603/7, 603/8, 603/9, 603/10, 603/14,  879/5, 879/6, 879/7, 879/8, 879/9 | Tereny 1U, 2U – tereny zabudowy usługowej  Tereny 1U/MW, 2U/MW – tereny zabudowy usługowej i zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej  Teren 3KDD – teren drogi publicznej klasy dojazdowej | - | X |  |  | **Uwaga nieuwzględniona**.  Biorąc pod uwagę bliskie sąsiedztwo terenów mieszkaniowych, zasadnym jest pozostawienie funkcji usługowej, o charakterze centrotwórczym.  Prawidłowy rozwój przestrzeni miasta powinien się opierać na współwystępowaniu funkcji, które się wzajemnie uzupełniają. Pozostawienie w tym miejscu funkcji usługowej jest właśnie takim kształtowaniem struktury przestrzennej miasta i relacji miedzy poszczególnymi funkcjami, w tym czasookresów dotarcia z funkcji do funkcji.  Obszary mieszkaniowe wymagają uzupełniania innymi funkcjami: zieleni, dróg i właśnie usługami. W planie zdefiniowano usługi jako: nieuciążliwą działalność, której oddziaływanie nie przekracza standardów jakości środowiska poza granicami własności terenu, na którym jest prowadzona, związaną z zaspokojeniem podstawowych potrzeb mieszkańców, takich jak usługi kultury, nauki i oświaty, służby zdrowia, opieki społecznej i socjalnej, administracji w tym pocztowe, biurowe, usługi handlu o powierzchni sprzedaży do 200 m2, gastronomii, usługi hotelarskie, przy czym zakazuje się realizacji myjni samochodowych, stacji obsługi pojazdów, stacji benzynowych, handlu hurtowego, stolarni, usług związanych z transportem ciężarowym.  W obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego uchwalonym uchwałą Nr XXXIV/231/2005 z dnia 18 listopada 2005 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Wysoka (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2006 r., poz. 500) obszar ten określony został jako teren U11 – tereny zabudowy usługowej i Kx – tereny komunikacji pieszej i rowerowej.  Projekt planu pozostawia tereny zabudowy usługowej (U) od strony ul. Dębowej, z kolei – w głąb, w kierunku torowiska kolejki wąskotorowej – tereny zabudowy usługowej i zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (U/MW), co jest rozwiązaniem kompromisowym, które zachowuje funkcję usługową, a także wprowadza nową funkcję mieszkaniową wielorodzinną. Zgodnie z obowiązującym planem na terenie tym mogły powstać budynki usługowe z możliwością wbudowania niezbędnego mieszkania zakładowego lub domu mieszkalnego właściciela. Projekt planu rozszerza możliwości zagospodarowania tego terenu, co tym samym zwiększy zainteresowanie inwestorów tym terenem. |
|  | 29.06.2022 r. | bb. | **Uwaga nr 1: dotycząca dodania słów „na załączniku nr 1” w § 5 ust. 1 projektu uchwały.**  *Dotyczy § 5.1) str. 3, cyt.:*  *„§5. W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego ustala się:*  *1) lokalizację budynków i wiat zgodnie z wyznaczonymi nieprzekraczalnymi i obowiązującymi liniami zabudowy, przy czym:”.*  *Wnioskuję: o dodanie ww. zdaniu po słowie zabudowy - słowa „na załączniku nr 1”, tj. ostatecznie proponowana*  *treść § 5.1) byłaby następująca:*  *„§5. W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego ustala się:*  *1) lokalizację budynków i wiat zgodnie z wyznaczonymi nieprzekraczalnymi i obowiązującymi liniami zabudowy na załączniku nr 1, przy czym:”.* | Obszar objęty planem | § 5 ust. 1 projektu uchwały | - | X |  |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Odwołanie do załącznika nr 1 znajduje się w § 2 pkt 1 i w § 3 pkt 5 i 6 projektu uchwały:  „§ 2. Załącznikami do uchwały są:  1) załącznik nr 1 – stanowiący integralną część uchwały i będący częścią graficzną uchwały, zwany dalej rysunkiem planu, opracowany w skali 1:1000, zatytułowany „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Wysoka w rejonie ulic: Strzeleckiej (PKP), Św. Walentego i Akacjowej”;”.  „§ 3. Ilekroć w niniejszej uchwale jest mowa o:  5) nieprzekraczalnej linii zabudowy – należy przez to rozumieć linię pokazaną na rysunku planu, która określa najmniejszą odległość wiaty lub zewnętrznej ściany nowego budynku od linii rozgraniczającej terenu, z zastrzeżeniem § 5 pkt 1;  6) obowiązującej linii zabudowy – należy przez to rozumieć linię wyznaczoną na rysunku planu, przy której obowiązkowo należy sytuować co najmniej 70% długości zewnętrznej ściany nowego budynku, z zastrzeżeniem § 5 pkt 1”. |
|  | **Uwaga nr 2: dotycząca uzupełnienia ustaleń dla terenów KDD w § 19 projektu uchwały o ciąg pieszo –rowerowy.**  *Dotyczy § 19 str. 9, cyt.:*  *„§19. W zakresie terenów dróg publicznych klasy dojazdowej 1KDD, 2KDD, 3KDD ustala się:*  *1) szerokość dróg w liniach rozgraniczających, zgodnie z rysunkiem planu;*  *2) dopuszczenie realizacji:*  *a) jezdni,*  *b) chodników,*  *c) dróg rowerowych,*  *d) drogowych obiektów inżynierskich, "*  *e) miejsc postojowych,*  *f) obiektów małej architektury,*  *g) tablic informacyjnych,*  *h) urządzeń, sieci i obiektów infrastruktury technicznej,*  *i) obiektów wymienionych w lit. od a do h łącznie lub odrębnie.”*  *Wnioskuję: o doprowadzenie do spójności zapisów z uwagi na niewymieniony zakres, tj. ciąg pieszo -rowerowy w § 19, który to występuje w § 8.2.* | Tereny KDD | § 19 projektu uchwały | - | X |  |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  O ciągu pieszo-rowerowym jest mowa w § 8 pkt 2 uchwały, gdzie przywołano sformułowania użyte przez Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków:  „na terenie oznaczonym symbolem **1KDD**, ochronę infrastruktury torowej wąskotorowej linii kolejowej ujętej w wojewódzkiej ewidencji zabytków, z dopuszczeniem rozbiórki tego fragmentu torowiska i lokalizację w miejscu torowiska ciągu pieszo-rowerowego, przy zastosowaniu odwzorowania kolorystycznego przebiegu toru w tym miejscu, przy zachowaniu przepisów odrębnych;”.  Natomiast w § 19 ustalającym warunki zagospodarowania terenu KDD jest dopuszczenie budowy chodników, dróg rowerowych z doprecyzowaniem, iż obiekty te mogą być realizowane łącznie lub odrębnie.  Zatem, co do zasady ciąg pieszo-rowerowy może powstać poprzez połączenie chodnika (będącego ciągiem pieszym) i drogi rowerowej (będącej ciągiem rowerowym).  Zapis w uchwale umożliwiający realizację elementów infrastruktury drogowej etapami, czy też wybiórczo, pozwoli na realizację tej infrastruktury w zależności od potrzeb gminy i jej mieszkańców, a przede wszystkim możliwości finansowych. Wszystkie bez wyjątku inwestycje w gminie realizowane są z udziałem środków pochodzących z dofinansowań. Zapis § 19 celowo zbudowano w sposób pozwalający ukształtować inwestycje stosownie do rozdań unijnych. (Czyli jeżeli będą dotowane drogi rowerowe – można aplikować, jeśli chodniki – można aplikować, jeśli ciągi pieszo – rowerowe, też można aplikować, ponieważ plan dopuszcza dowolne łączenie elementów infrastruktury drogowej). |
|  | **Uwaga nr 3: dotycząca zwiększenia stawki procentowej.**  Dotyczy § 22 str. 10, cyt.:  *„§ 22. Określa się stawkę procentową, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:*  Wnioskuję: w § 22.1);2);3);4) - zwiększyć stawkę procentową (%) dla ww. terenów MN, U/MW, U, P/U – jest 5% na stawkę % maksymalną, tj. - 30%. | Tereny MN, U/MW, U, P/U | § 22 projektu uchwały | - | X |  |  | **Uwaga nieuwzględniona**.  Burmistrz jako organ sporządzający projekt planu proponuje wysokość stawki procentowej opłaty planistycznej.  Proponowana stawka została określona przy zachowaniu zasady proporcjonalności by nadmiernie nie ograniczać i nakładać nieuzasadnionych obowiązków na właścicieli gruntów.  Stawka procentowa służy do naliczenia opłaty planistycznej w przypadku zbywania gruntu objętego planem, z tytułu wzrostu wartości związanej z uchwaleniem tego planu.  Opłatę planistyczną nalicza się w ciągu 5 lat od dnia uchwalenia planu.  Ustalenie wyższej stawki planistycznej powoduje sytuację, że właściciele terenów czekają aż minie okres 5 lat i dopiero wówczas zbywają nieruchomości. Plan obejmuje część terenów, która jest niezainwestowana, a biorąc pod uwagę zainteresowanie mieszkańców nowymi terenami mieszkaniowymi i inwestycyjnymi, pożądanym jest by tereny te zostały zaktywizowane przed upływem 5 lat od uchwalenia planu. |
|  | **Uwaga nr 4 dotycząca: wykreślenia z § 8 pkt 2 projektu uchwały** **zapisu „z dopuszczeniem rozbiórki tego fragmentu torowiska i lokalizację w miejscu torowiska ciągu pieszo-rowerowego, przy zastosowaniu odwzorowania kolorystycznego przebiegu toru w tym miejscu”.**  Dotyczy § 8.2) str. 4, cyt.  *„§8. W zakresie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej ustala się:*  *2) na terenie oznaczonym symbolem 1KDD, ochronę infrastruktury torowej wąskotorowej linii kolejowej ujętej w wojewódzkiej ewidencji zabytków, z dopuszczeniem rozbiórki tego fragmentu torowiska i lokalizację w miejscu torowiska ciągu pieszo-rowerowego, przy zastosowaniu odwzorowania kolorystycznego przebiegu toru w tym miejscu, przy zachowaniu przepisów odrębnych;”.*  *Wnioskuję o:*  *wykreślenie z §8.2) treści zapisu w zakresie słów, cyt. ,........z dopuszczeniem rozbiórki tego fragmentu torowiska i lokalizację w miejscu torowiska ciągu pieszo-rowerowego, przy zastosowaniu odwzorowania kolorystycznego przebiegu toru w tym miejscu, ..............*  *Ww. wniosek uzasadniam faktem, iż zaproponowana treść zapisu ww. paragrafie 8.2) dopuszcza warunkowo - wyłącznie lokalizację ciągu pieszo-rowerowego w miejscu torowiska tylko przypadku rozbiórki torowiska.*  *Z powyższego jednoznacznie wynika, że na obszarze 1KDD dopuszcza się lokalizację drogi publicznej oraz ciągu pieszo-rowerowego w miejscu rozebranego torowiska.*  *Powyższe rozumowanie przyjmuję twierdząco rozpatrując treść ww. projektu uchwały jako logiczną całość, w uzasadnieniu której na stronie 13 w jej akapicie jest następujący zapis, cyt:*  *„W związku z wnioskiem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, sformułowano ustalenia w zakresie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej.*  *Teren dawnej kolejki wąskotorowej włączono do terenu drogi publicznej klasy dojazdowej, co umożliwi w przyszłości zagospodarowanie jako inwestycja celu publicznego. Szerokość planowanej drogi pozwała na wyznaczenie w ramach tej drogi również drogi rowerowej.”*  *W powyższym stwierdzeniu, iż cyt.: Szerokość planowanej drogi pozwala na wyznaczenie w ramach tej drogi również drogi rowerowej”, to literalnie interpretuję, że w ramach tej drogi przewiduje się tylko możliwość wyznaczenia drogi rowerowej, rozbierając (nie zachowując) toru kolejki wąskotorowej wraz z niezbędną infrastrukturą.*  *W tym miejscu jednoznacznie podkreślam, że istnieje w terenie faktyczna możliwość przy dobrej woli stron przyjęcie rozwiązania na zasadzie współistnienia różnych form komunikacji, tj. zachowania kolejki wąskotorowej z jednoczesną lokalizacją zarówno drogi publicznej klasy dojazdowej oraz zlokalizowania pełnowymiarowego ciągu pieszo - rowerowego z zastosowaniem obowiązującej skrajni i przepisów BHP przy maksymalnym wykorzystaniu terenu „PKP”, (Tk - wykopy, nasypy, rowy, skarpy, itp.).*  *Nadmieniam, iż właścicielem tego gruntu stała się gmina poprzez nabycie aktami notarialnymi od przedsiębiorstwa PKP zarówno odcinka od ulicy Walentego do ulicy Strzeleckiej objęty niniejszym projektem w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Wysoka w rejonie ulic: Strzeleckiej (PKP), Św. Walentego i Akacjowej wyłożony do publicznego wglądu z terminem do wnoszenia uwag do dnia 29.06.2022r. a także dalszego odcinka objętego wcześniej opracowanym planem, tj. od ulicy Strzeleckiej do ul. Dworcowej.*  *Podsumowując jestem za przyjęciem rozwiązania ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Wysoka w rejonie ulic: Strzeleckiej (PKP), Św. Walentego i Akacjowej, które będzie uwzględniało jednocześnie lokalizację zarówno publicznej drogi dojazdowej wraz z ciągiem pieszo-rowerowym z zachowaniem istniejącej kolejki wąskotorowej bez jej rozbiórki.*  *Wobec powyższego proponuje w pierwszej kolejności rozwiązanie polegające na zaprojektowaniu publicznej drogi dojazdowej z przyległym ciągiem pieszo - rowerowym zlokalizowanym tak żeby maksymalnie wykorzystać tereny „PKP” i teren przylegającego do podstawy nasypu kolejowego (na rzędnych wysokościowych zbliżonych do wysokości terenu przyległych działek) wzdłuż toru kolejki wąskotorowej począwszy od działki nr 501 (zlokalizowanej przy torze w sąsiedztwie ul. Akacjowej, wcześniej w projekcie planu ujęta w obszarze 6MN) aż do ul. Strzeleckiej.*  *Takie rozwiązanie w żaden sposób poza przejściami poprzecznymi (przejazdami) nie naruszałoby istniejącej infrastruktury kolejki wąskotorowej. Jednocześnie w tym miejscu należy dodać, iż zgodnie z §18 uchwały zapewniona byłaby pełna obsługa wyznaczonego terenu mieszkaniowego poprzez wyznaczone drogi gminne 2KDD i 3 KDD łączące ul. Dębową dalej ul. Akacjową a w przeciwnym kierunku także ulicę Strzelecką.*  *Nadmieniam, iż właścicielom działek w pierwszej kolejności chodziło tylko o zapewnienie możliwości dojazdów do ich działek od strony torów kolejki wąskotorowej z uwagi na brak wjazdów od ulicy Walentego do swoich posesji, co przypadku proponowanego rozwiązania wola mieszkańców zostałaby spełniona z dodatkową korzyścią polegającą na maksymalnym przeznaczeniu ich gruntów pod budownictwo mieszkaniowe MN czy produkcyjno -usługowe U ; P/U.*  *Rozwiązanie to byłoby najmniej kosztowne dla budżetu gminy a także nie ingerujące aż nadto w obszar ww. działek.*  *Dodam więcej, iż w tym ww. pierwszym rozwiązaniu możliwa jest realizacja zadania inwestycyjnego praktycznie z „marszu”, po zabezpieczeniu środków finansowych i przygotowaniu dokumentacji projektowej w uzgodnieniu z Konserwatorem Zabytków a także bez względu na stanowisko Konserwatora zarówno w przypadku podjęcia decyzji o wpisie kolejki wąskotorowej do rejestru zabytków lub jego odmowie.*  *Powyższe uzasadniam faktem, iż ww. sugerowane rozwiązanie byłoby optymalne i zachowujące racjonalne proporcje oraz godziłoby interesy wszystkich stron.*  *Natomiast sugerowane drugie rozwiązanie odnosiłoby się do opracowanego ww. projektu planu. Przede wszystkim wymagałoby ewentualnej przemyślanej korekty położenia wjazdu / zjazdu od strony ulicy Akacjowej (poprzez działki nr 606/1 ; 547 ; 501 ; 500 ; 499 ; 502 ; 503) oraz zweryfikowania – potwierdzenia szerokości wymaganego obszaru 1KDD i ewentualnego jego nieznacznego zwiększenia kosztem przyległych do terenu „PKP” działek prywatnych z uwagi na zróżnicowanie wysokościowe zarówno podłużne i poprzeczne terenu (max. ca. 1,5 m - 2,0 m.) celem umożliwienia wjazdów / zjazdów z 1KDD do działek szczególnie w obszarze 5 MN, co zapewniłoby możliwości jednoczesnego wkomponowania, tj. współistnienia ww. 3 (trzech) form komunikacji poprzez zachowanie istniejącej kolejki wąskotorowej i zlokalizowania planowanego ciągu pieszo - rowerowego z jednoczesną lokalizacją drogi publicznej klasy dojazdowej.*  *Ponadto rozwiązanie docelowo musiałoby uwzględniać skomunikowanie obszaru 1KDD z działkami nr 499 ; 500 ; 501 ; 503 ; 504 i 505 drogą alternatywną umożliwiającą wjazd / zjazd.*  *W tym miejscu podkreślam, iż ww. drugie rozwiązanie nawet w przypadku jego skorygowania byłoby pomimo to trudniejsze technicznie a tym samym zdecydowanie kosztowniejsze niż ww. pierwsze, a także nie naruszające infrastruktury kolejowej jednakże byłoby korzystniejsze pod względem komunikacyjnym gdyż zaproponowany obszar 1KDD łączyłby się nadal bezpośrednio z ulicę Akacjową.*  *Wobec sugerowanych powyższych dwóch możliwych do wyboru rozwiązań niezrozumiałym jest fakt uporczywego dążenia Burmistrza Pana Artura Kłysza jako „gospodarza” terenu gminy Wysoka do fizycznej likwidacji ww. odcinka, tak unikatowej na miarę europejską kolejki wąskotorowej (o prześwicie 600 mm) z dojazdem do centrum Wysokiej a tym samym przedłużania procedury administracyjnej prowadzonej już od 2020 roku. Takie postępowanie przedłużyło w konsekwencji całościowo procedurę opracowania ww. MPZP rozpoczętego uchwałą nr LIV/290/2018r. z dnia 28 czerwca 2018r. a tym samym przedstawienia tut. Radzie do uchwalenia w terminie granicznym, tj. do 16 lipca 2022r. (z uwagi na obowiązująca ustawę o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych – tj. Dz. U. z 2020 r. poz. 981 z późn. zm.) nie dając możliwości w przypadku złożenia zasadnej uwagi do ww. projektu ponowienia procedury planistycznej bez szkody dla całości uchwalanego przez radnych planu z uwagi na dobro mieszkańców.*  *Jednocześnie zaznaczam, iż zaproponowane rozwiązanie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Wysoka w rejonie ulic: Strzeleckiej (PKP), Św. Walentego i Akacjowej wyłożone do publicznego wglądu moim zdaniem nie uwzględnia sytuacji wpisu kolejki wąskotorowej do rejestru zabytków przez Konserwatora Zabytków, lecz wyłącznie opiera się na rozwiązaniu polegającym na rozbiórce kolejki wąskotorowej na odcinku objętym niniejszym planem, czemu jestem zdecydowanie przeciwny.”* | Teren 1KDD | § 8 pkt 2 projektu uchwały | - | X |  |  | **Uwaga nieuwzględniona.**  Planem nie przesądza się konieczności rozbiórki toru kolejki wąskotorowej.  Zgodnie z zapisami projektu uchwały w § 19, na terenie 1KDD dopuszczono realizację m.in. jezdni, chodników, dróg rowerowych.  Z kolei w § 8 uszczegółowiono, iż na terenie 1KDD dopuszcza się rozbiórkę tego fragmentu torowiska. Ponadto dopuszcza się lokalizację ciągu pieszo-rowerowego w miejscu tego torowiska, przy zastosowaniu odwzorowania kolorystycznego przebiegu toru w tym miejscu.  W § 8 pkt 2 uchwały nie przesądzono, iż można realizować tylko ciąg pieszo-rowerowy, zachowując odwzorowania kolorystycznego przebiegu toru w tym miejscu.  W § 4 uchwały ustalone jest przeznaczenie terenu, a w § 19 – zasady zagospodarowania terenu 1KDD, przy ustalaniu których zachować należy również ustalenia § 8 pkt 2.  Zatem, plan stwarza możliwości zagospodarowania terenu i dopiero na kolejnym etapie, zostanie rozstrzygnięta kwestia budowy np. drogi lub ciągu pieszo-rowerowego, z zachowaniem odwzorowania kolorystycznego przebiegu toru.  Zapisy dotyczące zachowania torowisk kolejki wąskotorowej są rozwiązaniem kompromisowym, uzgodnionym z Wielkopolskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Pile.  Przywołany w uwadze zapis: „*Szerokość planowanej drogi pozwala na wyznaczenie w ramach tej drogi również drogi rowerowej”* zawiera partykułę wzmacniającą „również”, która oznacza, że jest możliwa realizacja zarówno ciągu pieszo-rowerowego, jaki i pozostawienie torowiska lub częściową jego rozbiórkę z pozostawieniem śladu kolorystycznego po tym fragmencie torowiska, które zostałoby rozebrane.  W uzasadnieniu ww. zapis przywołany w uwadze został poddany doprecyzowaniu: „*Szerokość planowanego terenu drogi publicznej klasy dojazdowej 1KDD pozwala na wyznaczenie w ramach tego przeznaczenia zarówno jezdni, jak i drogi rowerowej. Jednocześnie, szczegółowe rozwiązania będą rozpatrywane na kolejnym etapie inwestycji realizowanych na tym terenie*.”  Proponowane rozwiązanie podziału na teren ciągu pieszo-rowerowego po śladzie kolejki wąskotorowej i odrębnie drogi dojazdowej było rozpatrywane na etapie koncepcyjnym. Jednak wyznaczenie jednego terenu daje większe możliwości projektowe i nie przesądza konkretnych lokalizacji poszczególnych części drogi, którymi mogą być: chodniki (ciągi piesze), drogi rowerowe (ciągi rowerowe) lub ciąg pieszo-rowerowy, ale i jezdnia.  Zatem zastosowane w projekcie planu rozwiązanie nie narzuca, umożliwia jednoczesne lokalizowanie:  - jezdni,  - chodników (ciągów pieszych),  - dróg rowerowych (ciągów rowerowych),  - ciągów pieszo-rowerowych, w dwóch opcjach.  Pierwsza: w sąsiedztwie torowisk bądź z wbudowaniem torowisk w jezdnię drogi (torowiska nie mogą przebiegać wzdłużnie w ciągach pieszych i rowerowych, stoją temu na przeszkodzie warunki techniczne i bezpieczeństwa użytkowania).  Druga: bez torowisk, gdzie po ich rozbiórce ciąg pieszo – rowerowy byłby odwzorowaniem dawnego przebiegu toru, reszta elementów lokalizowałaby się w pozostałej części pasa 1 KDD.  Plan przestrzenny nie rozstrzyga, które z rozwiązań jest najwłaściwszym do zastosowania. Plan daje możliwość lokalizacji obiektów na danym obszarze, w danej przestrzeni. Reszta jest składową procesu inwestycyjnego w którym szczegółowe rozstrzygnięcia zapadają na łamach projektów inżynieryjno – budowlanych.  Zaprojektowany wjazd na ul. Akacjową w większości stanowi podtrzymanie istniejącego przebiegu wjazdu na ul. Akacjową w obowiązującym planie miejscowym.  Wymienione w uwadze działki nr ewid. 606/1, 501, 500, 499 znajdują się poza terenem objętym projektem planu.  Obsługa komunikacyjna bezpośrednio z ul. Św. Walentego była rozpatrywana na etapie koncepcyjnym, jednak ostatecznie nie znalazła uzasadnienia m.in. z uwagi na istniejące zagospodarowanie na działkach nr ewid. 499, 500, 501, 503 (budynki mieszkalne, gospodarcze i inne) oraz rów (działka nr ewid. 502). Wyznaczenie drogi w miejscu ww. działek wiązałoby się ze znacznymi kosztami związanymi m.in. z trudnym ukształtowaniem terenu.  Projekt planu sporządzono w poszanowaniu toczących się równolegle procedur dotyczących wpisania Wyrzyskiej Kolejki Wąskotorowej do rejestru zabytków i przy pełnej współpracy organów. Treści zamieszczone w planie są konsekwencją ustaleń dokonanych przez rzeczoznawcę powołanego przez Ministerstwo Kultury. Jak już wcześniej wyjaśniono, projekt planu przestrzennego nie przesądza o likwidacji torowisk, choć na końcowym odcinku taką możliwość daje (o ile oczywiście odcinek ten nie zostanie ustanowiony zabytkiem).  Rzeczoznawca zalecił wykreślenie z gminnej ewidencji zabytków budynku byłego dworca uznając, że nie przedstawia on wartości historycznej. Obiekt ten wraz z przyległym terenem i zabudowaniami zlokalizowanymi na skraju torowiska, stanowi od lat własność prywatną. Projekt przebudowy drogi wojewódzkiej nr 190 nie przewiduje lokalizacji przejazdu kolejowego przez pas drogowy. Trudno zatem ustalić dokąd, wedle intencji Wnoszącego uwagę miałaby kolejka jechać i o ile zaproponowana przy drodze gminnej (przed ul. Św. Walentego lokalizacja infrastruktury mijania/zawracania i postoju, jest nieodpowiednia, to gdzie znajduje się miejsce właściwsze.  Niestety nie ma warunków prawnych (ustawa o transporcie kolejowym i przepisy towarzyszące), technicznych, i terenowych, aby prowadzić ruch kolejowy przez ten dyskusyjny końcowy odcinek. Odrębną trudność stanowią kwestie własnościowe oraz istniejące zagospodarowanie terenu. Plan przestrzenny sam w sobie nie ma mocy tworzenia czy zmiany faktów. Przedstawiony projekt planu przestrzennego uwzględnia wszystkie występujące w obszarze opracowania okoliczności. Przedstawiono w nim rozwiązania najlepsze z możliwych. Pozwolą one na sprawne zagospodarowanie terenu, niezależnie od rozwoju wypadków. |