



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, dnia 15 maja 2019 r.

Poz. 4981

UCHWAŁA NR 70/19/VIII RADY MIASTA PUSZCZYKOWA

z dnia 30 kwietnia 2019 r.

w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów położonych w Puszczykowie w rejonie pomiędzy torami PKP, ulicą Kosynierów Miłosławskich, rzeką Wartą, ulicą Nadwarciańską i ulicą Mocka, obręb Niwka, ark. 8, 9, 10 i 12 – część A2.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 506) oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2018 r., poz. 1945 ze zm.) Rada Miasta Puszczykowa uchwala, co następuje:

§ 1.1. Uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla terenów położonych w Puszczykowie w rejonie pomiędzy torami PKP, ulicą Kosynierów Miłosławskich, rzeką Wartą, ulicą Nadwarciańską i ulicą Mocka, obręb Niwka, ark. 8, 9, 10 i 12 – część A2, zwany dalej „planem”, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Puszczykowa, uchwalonego uchwałą Nr 279/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30 stycznia 2018 r. Integralnymi częściami uchwały są:

- 1) załącznik Nr 1 – stanowiący część graficzną, zwany „rysunkiem planu”, opracowany w skali 1:2000 i zatytułowany: „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla terenów położonych w Puszczykowie w rejonie pomiędzy torami PKP, ulicą Kosynierów Miłosławskich, rzeką Wartą, ulicą Nadwarciańską i ulicą Mocka, obręb Niwka, ark. 8, 9, 10 i 12 – część A2, wraz z wyrysem ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Puszczykowa w skali 1:10000;
- 2) załącznik Nr 2 – stanowiący rozstrzygnięcie Rady Miasta Puszczykowa o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu planu;
- 3) załącznik Nr 3 – stanowiący rozstrzygnięcie Rady Miasta Puszczykowa o sposobie realizacji, zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

2. Granice obszaru objętego planem przedstawiono na rysunku planu w skali 1:2000.

§ 2. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) budynku gospodarczo-garażowym – należy przez to rozumieć budynek gospodarczy, budynek gospodarczy z wydzieloną przestrzenią dla celów garażowania pojazdów samochodowych lub budynek garażowy;
- 2) dachu mansardowym – należy przez to rozumieć dach o głównej kalenicy równoległej do ulicy, w którym część górna połaci dachowej ma nachylenie nie mniejsze niż 17°, a część dolna 60° - 75°;
- 3) dachu płaskim – należy przez to rozumieć dach o nachyleniu połaci dachowych do 12 °;
- 4) dachu stromym – należy przez to rozumieć dach o nachyleniu połaci dachowych powyżej 12 °;
- 5) działce budowlanej – należy przez to rozumieć działkę budowlaną w rozumieniu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;

- 6) nieprzekraczalnej linii zabudowy – należy przez to rozumieć linię określającą najmniejszą odległość od linii rozgraniczającej terenu lub linię wyznaczającą na rysunku planu obszar, gdzie mogą być sytuowane budynki; dopuszcza się wysunięcia przed nieprzekraczalną linię zabudowy:- okapów i gzymsów na wysokości powyżej parteru: do 1,5 m, - balkonów, galerii, tarasów, schodów zewnętrznych, pochylni i ramp: do 1,5 m,- innych elementów takich jak: wykusze, przedsionki, daszki nad wejściami: do 1,5 m;
- 7) ogrodzeniu ażurowym – należy przez to rozumieć ogrodzenie, w którym udział powierzchni pełnej wynosi najwyższej 30% na całej długości ogrodzenia;
- 8) ogrodzeniu pełnym – należy przez to rozumieć ogrodzenie, w którym udział powierzchni pełnej wynosi co najmniej 70%;
- 9) powierzchni zabudowy – rozumie się przez to powierzchnię zabudowy wszystkich budynków zlokalizowanych na działce, mierzoną zgodnie z normą PN-ISO 9836:1997;
- 10) powierzchni całkowitej zabudowy – rozumie się przez to sumę powierzchni całkowitych wszystkich budynków znajdujących się na danej działce budowlanej, mierzoną zgodnie z obowiązującą normą;
- 11) tablicy informacyjnej – należy przez to rozumieć element systemu informacji miejskiej, informacji turystycznej, przyrodniczej lub edukacji ekologicznej;
- 12) terenie – należy przez to rozumieć powierzchnię o określonym rodzaju przeznaczenia podstawowego, wyznaczoną liniami rozgraniczającymi i oznaczoną symbolem literowym lub cyfrowo-literowym;
- 13) usługach nieuciążliwych – należy przez to rozumieć usługi, które nie powodują przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny, zgodnie z przepisami odrębnymi; działalność związaną z prowadzeniem czynności świadczonych na rzecz ludności i firm, przeznaczoną dla celów konsumpcji indywidualnej, zbiorowej oraz ogólnospołecznej o charakterze lokalnym, niezwiązaną z działalnością produkcyjną tj.: usługi handlu detalicznego o powierzchni sprzedaży do 200 m², ale nie więcej niż 300 m² powierzchni zabudowy, gastronomii, bankowości, administracji, oświaty, usługi łączności, informacji i nauki, kultury i rozrywki, rekreacji i sportu, zdrowia i opieki społecznej, biura, obiekty realizowane jako zadania własne samorządów terytorialnych.

§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu:

- 1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U;
- 2) tereny komunikacji:
 - a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L,
 - b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D.

§ 4. W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:

- 1) ustala się:
 - a) zakaz budowy ogrodzeń pełnych oraz ogrodzeń składających się z przeseł wykonanych z prefabrykatów betonowych lub żelbetowych,
 - b) zakaz lokalizacji blaszanych budynków gospodarczo-garażowych oraz obiektów i budynków tymczasowych, za wyjątkiem zaplecza budów na czas ich realizacji,
 - c) zakaz lokalizacji urządzeń reklamowych,
 - d) zakaz zabudowy na działkach mniejszych niż ustalone w niniejszym planie, powstałych po uchwaleniu planu,
 - e) wysokości zabudowy określone szczegółowo w § 9 nie dotyczą elementów technicznych i wyposażenia technicznego budynków oraz obiektów infrastruktury technicznej telekomunikacyjnej; na wszystkich terenach określa się maksymalną wysokość obiektów budowlanych innych niż budynki – 9,0 m;
- 2) dopuszcza się:
 - a) lokalizowanie ogrodzeń ażurowych lub w formie żywopłotów o wysokości nie większej niż 2,2 m,

- b) lokalizowanie dojeżdż, dojazdów oraz obiektów małej architektury,
- c) lokalizowanie budynków gospodarczo - garażowych bezpośrednio przy granicy lub w odległości 1,5 m od granicy sąsiedniej działki budowlanej, o ile nie ustalono inaczej w § 9,
- d) lokalizowanie szyldów o maksymalnej łącznej powierzchni 2,0 m² na jednej działce budowlanej, przy czym lokalizacja tych urządzeń nie może powodować uciążliwości dla uczestnika ruchu drogowego, takich jak np.: utrudnienie czytelności informacji drogowiskazowej, ograniczenie widoczności, olśnienie,
- e) lokalizowanie tablic informacyjnych.

§ 5. 1. W zakresie zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu:

1) ustala się:

- a) ochronę zieleni poprzez możliwie maksymalne zachowanie zadrzewień i ich uwzględnienie w przyszłym zagospodarowaniu terenu,
- b) zagospodarowanie zielenią wszystkich wolnych od utwardzenia fragmentów terenu,
- c) zakaz lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu przepisów odrębnych, z wyjątkiem inwestycji dopuszczonych pozostałymi ustaleniami planu,
- d) zakaz lokalizacji przedsięwzięć o negatywnym oddziaływaniu na środowisko, w szczególności zakaz prowadzenia działalności gospodarczej mogącej powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny,
- e) zakaz lokalizacji zakładów o zwiększonym i dużym ryzyku wystąpienia poważnych awarii przemysłowych,
- f) gospodarowanie masami ziemnymi, zgodnie z przepisami odrębnymi,
- g) w przypadku zanieczyszczenia gleby lub ziemi rekultywację zgodnie z przepisami odrębnymi,
- h) w zakresie gospodarki odpadami, zagospodarowanie zgodnie z obowiązującym regulaminem utrzymania porządku i czystości na terenie Miasta Puszczykowa oraz przepisami odrębnymi,
- i) pozyskiwanie energii cieplnej z przyjaznych dla środowiska źródeł w szczególności poprzez stosowanie ogrzewania gazowego oraz systemy wykorzystujące źródła czystej energii: pompy ciepłe, kolektory słoneczne, energię elektryczną; dopuszczenie stosowania paliw stałych lub gazowych z sieci, z wykluczeniem lokalizacji zbiorników na gaz, przy zasilaniu indywidualnym oraz paliw innych przy zasilaniu zbiorczym pod warunkiem nie przekraczania dopuszczalnych emisji,
- j) w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw dla celów grzewczych, uwzględnienie ograniczeń i zakazów zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) dopuszcza się:

- a) realizację jednej kondygnacji podziemnej na terenach przeznaczonych pod zabudowę,
- b) zastosowanie nawierzchni przepuszczalnych dla odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z terenów dróg publicznych oznaczonych symbolami KD-L, KD-D.

2. W zakresie kształtowania komfortu akustycznego w środowisku ustala się nakaz dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, zgodnie z przepisami odrębnymi, tj: dla terenów oznaczonych symbolami MN/U jak dla terenów przeznaczonych na cele mieszkaniowo – usługowe;

§ 6. W zakresie zasad kształtowania krajobrazu nie podejmuje się ustaleń.

§ 7. W zakresie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej nie podejmuje się ustaleń.

§ 8. W zakresie wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych ustala się:

- 1) lokalizowanie jednolitych pod względem wizualnym obiektów małej architektury na każdym terenie publicznym;
- 2) kształtowanie przestrzeni dróg publicznych, stanowiących przestrzenie publiczne zgodnie z § 9 niniejszej uchwały.

§ 9.1. Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

1) ustala się:

- a) lokalizację budynków zgodnie z liniami zabudowy wyznaczonymi na rysunku planu oraz z uwzględnieniem ograniczeń zapisanych w § 10 niniejszej uchwały,
- b) na jednej działce budowlanej lokalizację nie więcej niż jednego budynku mieszkalnego jednorodzinnego albo jednego budynku usługowego albo jednego budynku mieszkalno-usługowego,
- c) lokalizację budynków w formie wolnostojącej z zastrzeżeniem pkt. 2 lit. b) i c),
- d) maksymalną powierzchnię zabudowy – 30% powierzchni działki budowlanej, przy czym powierzchnia zabudowy pojedynczego budynku mieszkalnego jednorodzinnego, albo budynku usługowego albo jednego budynku mieszkalno-usługowego - nie więcej niż 300 m²,
- e) wskaźnik intensywności zabudowy od 0,01 do 0,6 liczony jako stosunek powierzchni całkowitej zabudowy do powierzchni działki budowlanej,
- f) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej w wielkości – 50%,
- g) wysokość:- budynku mieszkalnego jednorodzinnego, budynku usługowego, budynku mieszkalno-usługowego - do dwóch kondygnacji nadziemnych, w tym poddasze użytkowe, tj.: w przypadku zastosowania dachu stromego lub mansardowego - nie więcej niż 10,0 m, natomiast w przypadku zastosowania dachu płaskiego – nie więcej niż 7,5 m,- wolnostojącego budynku gospodarczo-garażowego - jedna kondygnacja nadziemna tj. w przypadku zastosowania dachu stromego - nie więcej niż 5,5 m, natomiast w przypadku zastosowania dachu płaskiego - nie więcej niż 3,5 m,
- h) geometrię dachu:- budynku mieszkalnego jednorodzinnego, budynku usługowego, budynku mieszkalno-usługowego: dach stromy, dwu - lub wielospadowy, przy czym wszystkie główne połączenia dachowe o jednakowym nachyleniu; dopuszcza się zastosowanie dachu mansardowego lub dachu płaskiego,- budynku gospodarczo-garażowego: dach stromy, dwu- lub wielospadowy, przy czym wszystkie główne połączenia dachowe o jednakowym nachyleniu; dopuszcza się zastosowanie dachu płaskiego,
- i) wykończenie zewnętrzne budynków:- kolorystyka elewacji budynku w kolorach pastelowych, z dopuszczeniem stosowania koloru białego i szarego,- zakaz krycia dachu stalowymi płytami wielowarstwowymi i fałdowymi,- w przypadku dachu stromego pokrycie dachu dachówką, gontem lub blachą tytanowo-cynkową, blachą miedzianą lub materiałem dachówkopodobnym w kolorze ceglano-czerwonym, brązowym lub szarym,
- j) w przypadku nowych podziałów działek powierzchnię działki nie mniejszą niż 1000 m², przy czym zasady podziału działki budowlanej nie dotyczą działek przeznaczonych pod infrastrukturę techniczną, poszerzenie dróg publicznych,
- k) możliwość zabudowy na istniejących działkach wydzielonych przed wejściem w życie niniejszej uchwały oraz na działkach nowopowstałych w wyniku wydzielonych planem dróg publicznych, których minimalna powierzchnia działki jest mniejsza niż ustalona w pkt 1 lit j) oraz jeżeli ich zabudowa nie naruszy przepisów odrębnych oraz pozostałych ustaleń określonych w planie,
- l) lokalizację stanowisk postojowych, zgodnie z § 13 pkt 5, 6 i 7,
- m) dostęp do terenu zgodnie z § 13 pkt 4;

2) dopuszcza się:

- a) lokalizację:- wyłącznie usług nieuciążliwych towarzyszących zabudowie mieszkaniowej,- zabudowy usługowej jako funkcji samodzielnej,- jednego wolnostojącego budynku gospodarczo-garażowego o powierzchni nie przekraczającej 65,0 m² na jednej działce budowlanej,

- b) lokalizację w granicy działek sąsiednich:- budynku mieszkalnego jednorodzinnego, budynku usługowego, budynku mieszkalno-usługowego, w przypadku, gdy będzie on dobudowany do istniejącej zabudowy na sąsiedniej działce, przy zachowaniu linii zabudowy wyznaczonej przez frontową i tylną ścianę istniejącego segmentu, zgodnie z przepisami odrębnymi,- budynku gospodarczo-garażowego o wysokości nie większej niż 3,0 m i w długości mniejszej niż 5,5 m zgodnie z przepisami odrębnymi,
- c) dla budynków istniejących w dniu uchwalenia planu, niespełniających ustaleń planu w zakresie parametrów zabudowy, zachowanie przy przebudowie ich parametrów zabudowy w zakresie wysokości, geometrii dachu, powierzchni zabudowy, intensywności zabudowy i minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej,
- d) zachowanie istniejących budynków mieszkalnych w zabudowie bliźniaczej i usytuowanych bezpośrednio przy granicy działki budowlanej z dopuszczeniem ich przebudowy i rozbudowy,
- e) zachowanie istniejących budynków usytuowanych przed wyznaczoną w planie linią zabudowy, z prawem ich rozbudowy i przebudowy z zachowaniem pozostałych ustaleń planu,
- f) stosowanie lukarn i ryzalitów o dowolnej geometrii dachu.

2. Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

1) ustala się:

- a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu,
- b) dla terenu KD-L:- przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu,- co najmniej jednostronny chodnik,- ścieżka rowerowa,- lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L,
- c) dla terenów KD-D:- przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu,- co najmniej jednostronny chodnik,- lokalizację tunelu na terenie 3KD-D;

2) dopuszcza się:

- a) sytuowanie dodatkowych elementów infrastruktury transportowej i technicznej zgodnie z przepisami odrębnymi,
- b) zmianę geometrii i rozmieszczenia: jezdni, ciągu pieszo-jezdniowego, ścieżki rowerowej i chodników pod warunkiem zachowania przepisów, zasad wiedzy technicznej oraz wymaganych planem elementów i ich minimalnych parametrów.

§ 10. W zakresie granic i sposobów zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych, określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa, ustala się:

- 1) dla całego obszaru planu, ze względu na położenie w otulinie Wielkopolskiego Parku Narodowego, zgodnie z rysunkiem planu, realizację odpowiednio inwestycji w ramach Wielkopolskiego Parku Narodowego oraz uwzględnienie zasad zagospodarowania i użytkowania terenu na tym obszarze oraz zakazy określone w przepisach odrębnych, w szczególności o ochronie przyrody;
- 2) dla całego obszaru planu, ze względu na położenie w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 144 – Wielkopolska Dolina Kopalna - wody czwartorzędowe, będącego obszarem wysokiej ochrony (OWO), ochronę zgodnie z zapisami planu i przepisami odrębnymi;
- 3) uwzględnienie ograniczeń w zagospodarowaniu wynikających z istniejącej infrastruktury technicznej.

§ 11. W zakresie szczegółowych zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości:

- 1) Nie określa się terenów, które wymagają wszczęcia procedury scalania i podziału nieruchomości w rozumieniu przepisów odrębnych.
- 2) Ustala się następujące parametry działek budowlanych powstałych w wyniku scalania i podziału na terenach MN/U:
 - a) minimalna powierzchnia nowo wydzielonych działek – 1000 m²,
 - b) minimalna szerokość frontu działki – 20,0 m,

c) kąt położenia granic działek w stosunku do pasa drogowego: 70° – 110° .

§ 12. W zakresie szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczeń w ich użytkowaniu, w tym zakazu zabudowy, ustala się:

- 1) uwzględnienie w zagospodarowaniu terenów wymagań i ograniczeń technicznych wynikających z przebiegu istniejących i projektowanych sieci infrastruktury technicznej;
- 2) wszelkie projektowane obiekty o wysokości równej i większej 50 m n.p.t. podlegają, przed wydaniem decyzji zezwalającej na realizację inwestycji, zgłoszeniu do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP;
- 3) wszelkie projektowane obiekty o wysokości równej i większej od 100 m n.p.t. podlegają, przed wydaniem decyzji zezwalającej na realizację inwestycji, zgłoszeniu do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) w przypadku lokalizacji zabudowy na terenach 2MN/U i 3MN/U, zgodnie z wyznaczonymi na rysunku planu liniami zabudowy, w odległości mniejszej niż 10,0 m od granicy obszaru kolejowego lub 20,0 m od osi skrajnego toru, zlokalizowanych poza granicami planu, nakaz uzyskania zgody na odstępstwa wymagane przepisami odrębnymi;
- 5) zakaz projektowania obiektów wysokościowych, wież telekomunikacyjnych – dominant wysokościowych w bliskim sąsiedztwie Wielkopolskiego Parku Narodowego i jego otuliny.

§ 13. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji, ustala się:

- 1) tereny komunikacji:
 - a) drogi publiczne, klasy lokalnej – KD-L,
 - b) drogi publiczne, klasy dojazdowej – KD-D,
- 2) parametry układu komunikacyjnego, zgodnie z klasyfikacją i przepisami odrębnymi;
- 3) zachowanie ciągłości powiązań elementów pasa drogowego, w szczególności jezdni, ścieżek rowerowych, chodników w granicach obszaru planu oraz z zewnętrznym układem komunikacyjnym, zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 4) obsługę komunikacyjną w zakresie ruchu samochodowego z dróg publicznych znajdujących się w granicach obszaru planu lub poza jego granicami, przy czym w przypadku lokalizacji inwestycji przy drogach publicznych o dwóch różnych klasach, obsługę komunikacyjną należy zapewnić od strony drogi o niższej klasie;
- 5) na działce zajmowanej przez obiekt budowlany lub na działkach w ramach danej inwestycji budowlanej, dla nowych i rozbudowywanych obiektów, wymogi parkingowe dla samochodów osobowych, w łącznej liczbie nie mniejszej niż:
 - a) 2 miejsca parkingowe na każdy lokal mieszkalny w budynku w zabudowie jednorodzinnej,
 - b) 1 miejsce parkingowe na każde 50,0 m² powierzchni użytkowej dla funkcji usługowej na terenach MN/U,
 - c) 1 miejsce parkingowe na każde 50,0 m² powierzchni użytkowej w zabudowie usługowej typu biura, urzędy, banki, kancelarie itp.,
 - d) 3 miejsca parkingowe na każde 10 miejsc w obiektach gastronomicznych,
 - e) 3 miejsca parkingowe na każdych 10 zatrudnionych albo na każde 100,0 m² powierzchni użytkowej obiektów usługowych, innych niż wymienione w lit. b i c;
- 6) lokalizację miejsc parkingowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 7) nakaz zapewnienia przy obiektach usługowych stanowisk postojowych dla rowerów.

§ 14. 1. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej ustala się:

- 1) lokalizację i rozbudowę sieci infrastruktury technicznej, w tym w szczególności sieci: wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, elektroenergetycznej, ciepłowniczej, telekomunikacyjnej zgodnie z przepisami odrębnymi,
- 2) powiązanie sieci infrastruktury technicznej z układem zewnętrznym oraz zapewnienie dostępu do sieci zgodnie z przepisami odrębnymi,
- 3) w przypadku lokalizacji wolnostojącej małogabarytowej stacji transformatorowej oraz kablowej stacji transformatorowej minimalną powierzchnię działki budowlanej w wielkości 50 m²,
- 4) odprowadzanie ścieków bytowych i przemysłowych do kanalizacji sanitarnej, przy czym do czasu realizacji sieci kanalizacyjnej dopuszcza się odprowadzanie ścieków do szczelnych zbiorników bezodpływowych,
- 5) odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej zgodnie z przepisami odrębnymi, przy czym do czasu realizacji sieci kanalizacyjnej dopuszcza się odprowadzanie wód opadowych i roztopowych na własny nieutwardzony teren, do dołów chłonnych lub do zbiorników retencyjnych,
- 6) pobór wody do celów bytowo-gospodarczych z sieci wodociągowej,
- 7) pobór wody do celów przeciwpożarowych zgodnie z przepisami odrębnymi,
- 8) zaopatrzenie w energię elektryczną – siecią średniego lub niskiego napięcia, odpowiednio do potrzeb;

2. dopuszcza się możliwość realizowania elektroenergetycznych stacji transformatorowych, jako obiektów wbudowanych w projektowaną zabudowę lub wolnostojących.

§ 15. W zakresie sposobów i terminów tymczasowego zagospodarowania, urządzenia i użytkowania terenów nie podejmuje się ustaleń.

§ 16. Ustala się stawkę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2018 r., poz. 1945 ze zm.), dla wszystkich terenów w wysokości 30%.

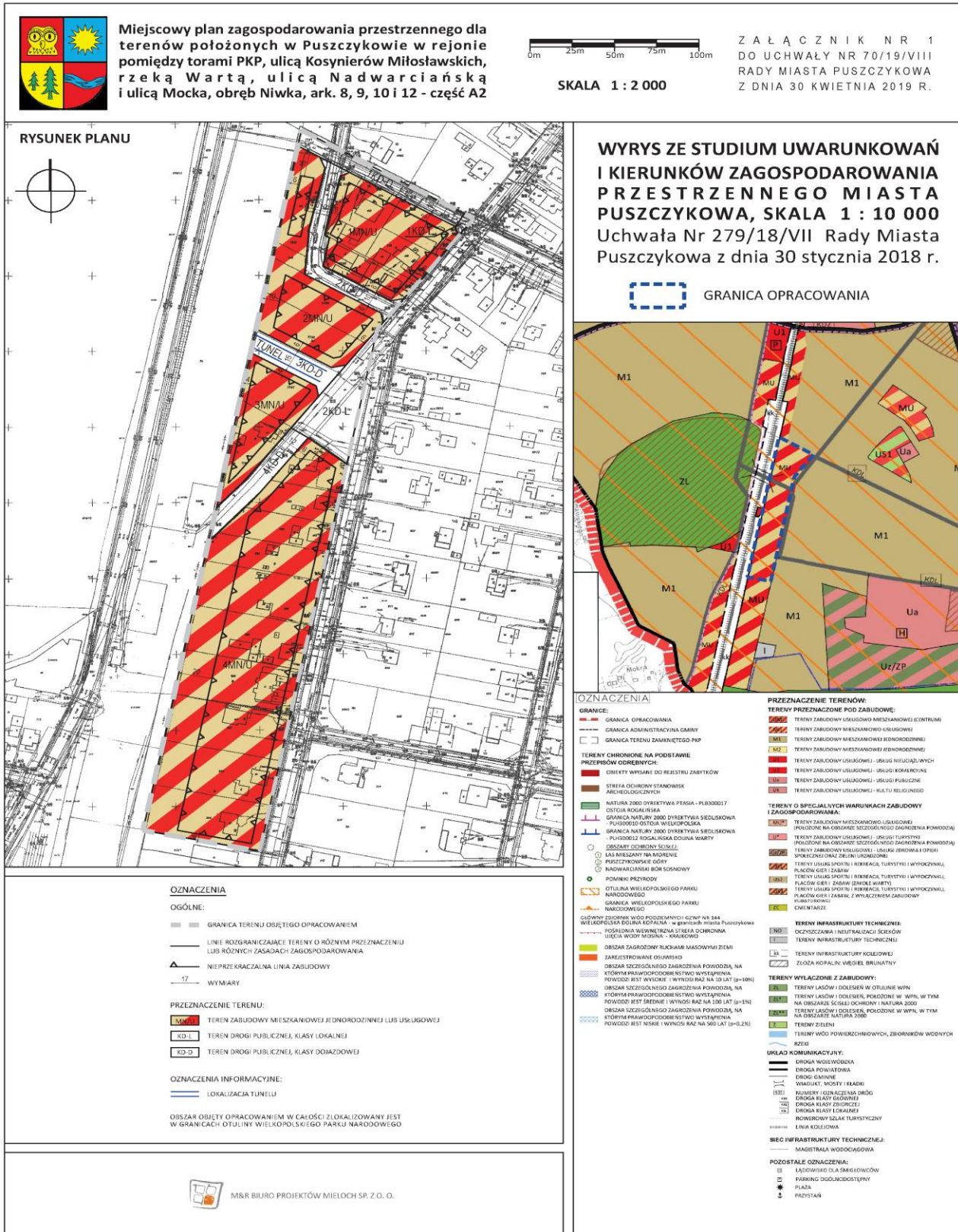
§ 17. Wykonanie niniejszej uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Puszczykowa.

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

Przewodniczący Rady

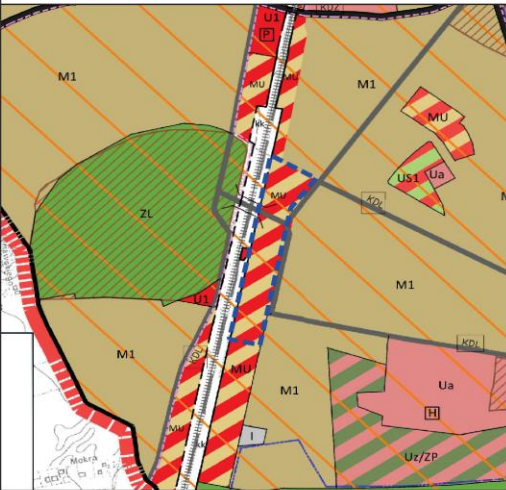
(-) Tomasz Potocki

Załącznik nr 1 do uchwały nr 70/19/VIII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30 kwietnia 2019 r.



WYRYS ZE STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA PUSZCZYKOWA, SKALA 1 : 10 000
 Uchwała Nr 279/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30 stycznia 2018 r.

GRANICA OPRACOWANIA



- OZNACZENIA**
- OGÓLNE:**
- GRANICA TERENU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM
 - LINE ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYM PRZEZNACZENIU LUB RÓŻNYCH ZASADACH ZAGOSPODAROWANIA
 - NIEPRZEKRACZALNA LINIA ZABUDOWY
 - 17 - WYMIARY
- PRZEZNACZENIE TERENU:**
- TEREN ZABUDOWY MIESZKANOWEJ JEJ DOKROJENNEJ I USŁUGOWEJ
 - TEREN DROGI PUBLICZNEJ, KLASY LOKALNEJ
 - TEREN DROGI PUBLICZNEJ, KLASY DOJAZDOWEJ
- OZNACZENIA INFORMACYJNE:**
- LOKALIZACJA TUNELU
- Obszar objęty opracowaniem w całości zlokalizowany jest w granicach otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego

- OZNACZENIA**
- GRANICE:**
- GRANICA OPRACOWANIA
 - GRANICA ADMINISTRACYJNA GMINY
 - GRANICA TERENU ZAMKNIĘTEGO PKP
- TERENY CHRONIONE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW ODRĘBNYCH:**
- Obszar wyznaczonego rejestru zabytków
 - Obszar ochrony zabytków archeologicznych
 - NATURA 2000 DOKRYTYWA PĘSIA - PLB300017
 - Obszar Regionalny
 - GRANICA NATURY 2000 DOKRYTYWA SIEDŁUSKOWA - PLUSKOWOŁOŚĆ WIELKOPOLSKA
 - GRANICA NATURY 2000 DOKRYTYWA SIETUSKOWA - PLUSKOWOŁOŚĆ DOŁINA WARTY
 - Obszar chronionego krajobrazu
 - Las mieszany na podległości
 - Puszczykowskie Góry
 - Nadwarciański Bór Kosznieński
 - Pomniki przyrody
 - Otulina Wielkopolskiego Parku Narodowego
 - GRANICA WIELKOPOLSKIEGO PARKU NARODOWEGO
- PRZEZNACZENIE TERENÓW:**
- TERENY PRZEZNACZONE POD ZABUDOWĘ:**
- TERENY ZABUDOWY USŁUGOWO MIESZKANOWEJ (CENTRUM)
 - TERENY ZABUDOWY MIESZKANOWO-USŁUGOWEJ
 - TERENY ZABUDOWY MIESZKANOWEJ JEJ DOKROJENNEJ
 - TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI MIESZKALOWE
 - TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI KOMERCYJNE
 - TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI PUBLICZNE
 - TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - KULTU RELIGIJNEGO
- TERENY D SPECJALNYCH WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA:**
- TERENY ZABUDOWY MIESZKANOWEJ USŁUGOWEJ POŁOŻONE NA OBSZARZE SZCZEGÓLNEGO ZAGROZENIA POWODZIĄ
 - TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI TURYSTYCZNE POŁOŻONE NA OBSZARZE SZCZEGÓLNEGO ZAGROZENIA POWODZIĄ
 - TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI ZEROWA I OPIEKI SPOKOJNEJ OPAKOWANIEM
 - TERENY USŁUG SPORTU I REKREACJI TURYSTYKI I WYPoczynku, PLACÓW SIECI ZABUDOWY TURYSTYKI I WYPoczynku
 - TERENY USŁUG SPORTU I REKREACJI TURYSTYKI I WYPoczynku, PLACÓW SIECI ZABUDOWY TURYSTYKI I WYPoczynku, KURORTOWEJ
 - CIWIĘTARZE
- TERENY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ:**
- OCIEPLENIA I NIEUŁADZAJĄCE SIENÓW
 - TERENY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ
 - TERENY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
 - ZŁOŻA KOPALIN WIĘSIEL BRUNATNY
- TERENY WYŁĄCZONE Z ZABUDOWY:**
- TERENY LASÓW I DOLESIEN W OTULINIE WPN
 - TERENY LASÓW I DOLESIEN, POŁOŻONE W WPN, W TYM NA OBSZARZE SZCZEGÓLNEGO ZAGROZENIA POWODZI
 - TERENY LASÓW I DOLESIEN, POŁOŻONE W WPN, W TYM NA OBSZARZE NATURA 2000
 - TERENY ZIELENI
 - TERENY WÓD POWIERZCHNIOWYCH, ZBIORNIKÓW WODNYCH RZECI
- UKŁAD KOMUNIKACYJNY:**
- DROGA WOLNOBIEŻA
 - DROGA POWIATOWA
 - DROGI GMINNE
 - WIAŁUKI, MOSTY I RZĘDZI
 - INŻYNIERY I ODRĘCZENIA NA DRÓG
 - DROGA KLASY DOJAZDOWEJ
 - DROGA KLASY ZBIORCZEJ
 - DROGA KLASY LOKALNEJ
 - ROWNIEŻNOCYŚNIAK TURYSTYCZNY
 - LINE KOLEJOWA
- SIEĆ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ:**
- NADSIĘCIE WODOPROWODNIA
- POZOSTAŁE OZNACZENIA:**
- ŁĄDOWISKO DLA SMIGŁOWCÓW
 - PARKING OSOBNODOSTĘPNY
 - PLAC
 - PRZYSTĄN

Załącznik nr 2 do uchwały nr 70/19/VIII
Rady Miasta Puszczykowa
z dnia 30 kwietnia 2019 r.

ROZSTRZYGNIĘCIE RADY MIASTA PUSZCZYKOWA O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG WNIESIONYCH DO PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA TERENÓW POŁOŻONYCH W PUSZCZYKOWIE W REJONIE POMIĘDZY TORAMI PKP, ULICĄ KOSYNIERÓW MIŁOSŁAWSKICH, RZEKĄ WARTĄ, ULICĄ NADWARCIAŃSKĄ I ULICĄ MOCKA, OBRĘB NIWKA, ARK. 8, 9, 10 I 12 – CZĘŚĆ A2

NA PODSTAWIE ART. 20 UST. 1 USTAWY Z DNIA 27 MARCA 2003 R. O PLANOWANIU I ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM (DZ.U. Z 2018 R., POZ. 1945 ZE ZM.)

RADA MIASTA PUSZCZYKOWA ROZSTRZYGA, CO NASTĘPUJE:

Projekt wyłożony do publicznego wglądu od 4.02.2019 r. do 4.03.2019 r., została przeprowadzona dyskusja publiczna w dniu 11.02.2019 r. o godzinie 15.00, uwagi można było składać do dnia 22 marca 2019 r.

Lp.	Data wpływu uwagi	Nazwisko i imię, nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagi	Treść uwagi	Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga	Ustalenia projektu planu dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Rady Miasta w sprawie rozpatrzenia uwagi		Uwagi
						uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	15.03.2019	W.H.O 62-040 Puszczykowo	Zgłaszam uwagi §9.1. wolnostojącego budynku gospodarczo-garażowego - jedna kondygnacja nadziemna tj. w przypadku zastosowania dachu stromego nie więcej niż 5,5 m, natomiast w przypadku zastosowania dachu płaskiego - nie więcej niż 3,5 m, na zmianę wolnostojącego budynku gospodarczo-garażowego - jedna kondygnacja nadziemna tj. w przypadku zastosowania dachu stromego nie więcej niż 6,8 m , natomiast w przypadku zastosowania dachu płaskiego - nie więcej niż 3,5 m. lub wolnostojącego budynku gospodarczo-garażowego - jedna kondygnacja nadziemna tj. w przypadku zastosowania dachu stromego nie więcej niż 5,5 m lub wysokość dostosowaną do istniejącego budynku na działce, natomiast w przypadku zastosowania dachu	Obszar planu	1.Dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1)ustala się: a) lokalizację budynków zgodnie z liniami zabudowy wyznaczonymi na rysunku planu oraz z uwzględnieniem ograniczeń zapisanych w § 10 b) na jednej działce budowlanej lokalizację nie więcej niż jednego budynku mieszkanorodzinnego albo jednego bu-		x	Ustalenia uchwały w zakresie parametrów wysokości dostosowane są do uwarunkowań obszaru opracowania oraz terenów przyległych. Brak zatem uzasadnienia dla zwiększenia parametrów wysokości dla budynków gospodarczo-garażowych.

		<p>plaskiego - nie więcej niż 3,5 m, uzasadnienie: dotyczy zabudowy działki 1213 w przypadku planowania przez nas budowy budynku gospodarczego tylko ta wysokość umożliwi zachowanie jednolitych kątów połaci dachowych i proporcji w stosunku do istniejącego budynku. Bardzo zależy nam na zachowaniu obecnego charakteru zabudowy działki, która może zapewnić tylko wysokość kalenicy 6,8 m.</p>		<p>dynku usługowego albo jednego budynku mieszkalno-usługowego, g) wysokość: -wolnostojącego budynku gospodarczo-garażowego – jedna kondygn. nadziemna tj. w przypadku zastosowania dachu stromego nie więcej niż 5,5 m, natomiast w przypadku zastosowania dachu płaskiego – nie więcej niż 3,5 m, h) geometrię dachu: -budynku gospod-garażowego: dach stromy, dwu- lub wielospadowy, przy czym wszystkie główne połacie dachowe o jednokowym nachyleniu; dopuszcza się zastosowanie dachu płaskiego.</p>		
		<p>§13 Zwiększenie do 3 miejsc parkingowych na każdy lokal mieszkalny w budynku w zabudowie jednorodzinnej oraz w przypadku wtórnego podziału nieruchomości był to warunek niezbędny Uzasadnienie: obecnie już często przy jednym budynku parkuje więcej niż trzy pojazdy a w przypadku dostępnej tylko jednej strony do parkowania problem wolnego miejsca na ulicy będzie się nasilał. Jednocześnie zostaną utrudnione „dzikie„ podziały kreatywnych developerów tak jak się to dzieje w innych częściach Puszczykowa, którym nie zależy w żadnym przypadku na komforcie przyszłych i obecnych mieszkańców.</p>	Obszar planu	<p>§ 13. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się: 5) na działce zajmowanej przez obiekt budowlany lub na działkach w ramach danej inwestycji budowlanej, dla nowych i rozbudowywanych obiektów, wymogi parkingowe dla samochodów osobowych, w łącznej liczbie nie mniejszej niż: a) 2 miejsca parkingowe na każdy lokal mieszkalny w budynku w zabudowie jednorodzinnej, b) 1 miejsce parkingowe na każde 50,0 m2 powierzchni użytkowej dla funkcji usługowej na terenach MN/U, c) 1 miejsce parkingowe na każde 50,0 m2 powierzchni użytkowej w zabudowie usługowej typu biura, urzędy, banki, kancelarie itp., d) 3 miejsca parkingowe na każde 10 miejsc w obiektach gastronomicznych, e) 3 miejsca parkingowe na każdym 10 zatrudnionych albo na</p>	x	<p>Ustalenie 2 stanowisk postojowych na każdy lokal mieszkalny w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej jest zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018 i adekwatne dla tego typu zabudowy.</p>

					każde 100,0 m ² powierzchni użytkowej obiektów usługowych, innych niż wymienione w lit. b-§ 3.			
			<p>2. Wnioskuje o zmianę klasyfikacji gruntu działki 772/1 z drogi na działkę mieszkaniową lub inną (pod działką znajdują się media w związku z tym nie planujemy na niej żadnej zabudowy).</p> <p>Uzasadnienie: obecnie działka ta stanowi ciąg nielegalnego przejścia przez tory, jest systematycznie zaśmiecana, służy jako miejsce spożywania alkoholu i publiczna toaleta. Mimo moich wysiłków i UM Puszczykowa poprzez systematyczne sprzątnięcie i opiekę nad tym terenem, obecny stan oraz sposób użytkowania stwarza niebezpieczeństwo dla mnie i sąsiednich nieruchomości. Nagminnie są tłuczone butelki na naszych posesjach i samochodach i wyrzucane śmieci a z tyłu działki głównie wieczorem gromadzą się podejrzani ludzie często zakłócając ciszę nocną.</p> <p>W związku z tym jestem zainteresowany zakupem w/w działki aby stanowiła przedłużenie obecnego zagospodarowania mojej działki 1213 z zielenią i trawami ozdobnymi.</p> <p>Myslimy, że te rozwiązanie zapewni spokój i bezpieczeństwo nam i okolicznym mieszkańcom, a Miastu problem nielegalnego wysypiska śmieci i utrzymania w/w działki.</p>	Dz.1213 – - MN/U Dz.772/1 - - 1 KD-D	<p>§ 3.</p> <p>Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu:</p> <p>1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U;</p> <p>2) tereny komunikacji:</p> <p>a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L,</p>	x	<p>Działka nr 772/1 jest własnością Miasta, stanowi wydzieloną geodezyjnie kontynuację istniejącej drogi publicznej (ul. Kosynierów Miłosławskich).</p> <p>Przez teren działki przebiegają podziemne sieci infrastruktury technicznej, w tym kanalizacja sanitarna, kabel energetyczny, urządzenia telekomunikacyjne. Z tego względu niezasadne byłoby przeznaczenie tego terenu na cele mieszkaniowe.</p>	
2	18.03.2019	M.M.Ch. 62-040 Puszczykowo	<p>Wyrażam sprzeciw wobec zaplanowanego tam tunelu pod linią kolejową.</p> <p>W wyniku konsultacji społecznych przeprowadzonych wiosną 2018 r. przez władze Puszczykowa oraz Stowarzyszenie Wspólna Sprawa Puszczykowo, na podstawie petycji podpisanej przez mieszkańców Nowego Osiedla, położonego najbliższej planowanej inwestycji, oraz stanowiska większości organizacji społecznych działających na terenie miasta, odrzucono propozycję tunelu w tej lokalizacji. W następstwie tych działań, najpierw burmistrz Puszczykowa na otwartym spotkaniu, a potem Rada Miasta 28.05.2018, przegłosowała odroczenie rozmów na ten temat do następnej kadencji. Nikt nas - mieszkańców - do tych rozmów nie zaprosił! Nieprawdziwy jest zatem zapis zawarty w Prognozie Środowiskowej (integralnej części procedury uchwalania MPZP) o tym, że „analizowany projekt planu uwzględni wnioski władz miasta, instytucji oraz mieszkańców i przyjmuje rozwiązania optymalne” (str.</p>	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D	<p>§ 3.</p> <p>Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu:</p> <p>1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U;</p> <p>2) tereny komunikacji:</p> <p>a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L,</p> <p>b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D.</p>	x	<p>Stosownie do treści art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych. Podstawę stwierdzenia, że plan miejscowy nie narusza ustaleń studium w rozumieniu art. 20 ust. 1 u.p.z.p. stanowią łącznie część tekstowa oraz część graficzna planu miejscowego i studium.</p> <p>W aktualnym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Puszczykowa przyjętym Uchwałą Nr 279/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30.01.2018 – w</p>	

		<p>34) Niestety, uchwalone jeszcze w 2018 r. Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego m. Puszчыkowa lamało te ustalenia i wprowadzało możliwość budowy tunelu w tej części miasta. Zdanie z prognozy: "zapisy projektu planu noszą za sobą dążenie do rozwoju infrastruktury technicznej oraz komunikacyjnej, co przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców" jest niezgodne z oczekiwaniami większości mieszkańców mieszkających na terenie objętym planem i obszarze do niego przylegającym. Przyczyny sprzeciwu dla budowy tunelu 1. Zbudowanie bezkolizyjnego przejazdu szerokości do 15 m pod torami w okolicy ul. Kraszewskiego - 3-Maja - Dąbrowskiego na Niwce spowoduje bardzo znaczny wzrost ruchu samochodów w willowej cichej części miasta. Będzie to jedyny bezkolizyjny przejazd pod/nad torami w okolicy (od Poznania po Mosinę), gdzie olbrzymi ruch lokalny, a przede wszystkim tranzytowy, zburzy dotychczasowy komfort życia mieszkańców ul. 3-Maja, Kosynierów Miłosławskich, Kraszewskiego, Niepodległości, Szpitalnej, Dąbrowskiego. Z drugiej strony torów sytuacja się powtórzy - zwiększony ruch będzie dotyczyć m.in. ul. Moniuszki, Solskiego, Wspólnej, Kościuszki. Zapewnienie w prognozie środowiskowej, o tym, że „projekt planu będzie nieznacznie wpływał na warunki życia społeczności lokalnej” jest nieprawdziwe. Budowa tunelu o szer. 15 m i związany z tym ruch pojazdów wpłynie bardzo znacznie na wzrost poziomu hałasu i zanieczyszczeń, spadek bezpieczeństwa i wzrost zagrożenia dla życia i zdrowia mieszkańców (wypadki). Niepokój budzą zapisy o konieczności budowy ekranów akustycznych (HAŁAS) ze względu na konieczność ochrony przyrody (sic!). Podobny sprzeciw budzi zapis o dopuszczalnej prędkości na poziomie 55 km/h. 2. Tunel w planowanej lokalizacji nie rozwiązuje problemu pieszych i rowerzystów (w tym setek uczniów podążających tą drogą do i ze szkoły), a także pasażerów PKP i osób idących do kościoła, którzy pozbawieni są bezpiecznego przejścia przez tory w ul. Dworcowej. 3. Planowany tunel wiąże się także z koniecznością wycinki obszarów leśnych położonych wzdłuż ul. Wspólnej. Zatem zapis, że „Ze względu na występowanie kompleksu leśnego, panują dobre warunki dla cyr-</p>		<p>§ 9. 2. Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1) ustala się: a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu, b) dla terenu KD-L: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - ścieżka rowerowa, - lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L, c) dla terenów KD-D: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - lokalizację tunelu na terenie 3KD-D;</p>		<p>dziale : Kierunki rozwoju komunikacji zamieszczono informację dot. lokalizacji bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu ul.3 Maja, proponowaną optymalną lokalizację bezkolizyjnego skrzyżowania ; po przeprowadzeniu szeregu analiz technicznych, lokalizację wskazano w rysunku studium. Natomiast w punkcie 5.5 dot. linii kolejowej wskazuje się na zastępowanie jednopoziomowych skrzyżowań z układem komunikacyjnym drogowym skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Lokalizacja, ustalenia i parametry bezkolizyjnego tunelu pod linią kolejową Poznań – Wrocław wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszчыkowa uchwalonego w 2018. Projektowane rozwiązanie zabezpiecza teren pod bezkolizyjne połączenie fragmentów miasta po wschodniej i zachodniej stronie linii kolejowej Poznań – Wrocław. Stanowić będzie lokalne połączenie komunikacyjne obu części miasta, przedzielonych linią kolejową, dla pojazdów osobowych, niewielkich dostawczych, karettek dowożących chorych do szpitala, a także dla ruchu pieszego i rowerowego. Celem projektowanego w planie rozwiązania jest usprawnienie lokalnego ruchu drogowego, pieszego i rowerowego oraz poprawa bezpieczeństwa. W związku z tym pozostawiono</p>
--	--	---	--	---	--	--

			kulacji powietrza, stąd jakość powietrza jest dobra, a zagrożenie (smogiem) niskie” nie jest prawdziwy. W okolicy nie ma kompleksu leśnego. Ten po drugiej stronie torów ma być w dużym stopniu wycięty pod drogę dojazdową do tunelu. 4. Władze Puszczykowa nie przedstawiły rozwiązań alternatywnych. Oczekujemy od władz Puszczykowa przedstawienia kompleksowego modelu rozwiązań komunikacyjnych dla Puszczykowa i gmin sąsiadujących. Wywołany przez te gminy ruch tranzytowy przez Puszczykowo wpływa na obniżenie jakości życia mieszkańców naszego miasta. Dopiero wpisanie naszego miasteczka w szerszy kontekst komunikacyjny (drogowy, kolejowy, rowerowy) pozwoli na podjęcie dobrej na dziesiątki lat decyzji. Uwzględnić należy wzrastającą świadomość ekologiczną społeczeństwa polskiego i uznać nasze aspiracje do życia w „zielonym” Puszczykowie.					zapisy planu bez zmian.
3.	18.03.2019	L.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
4.	18.03.2019	D.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
5.	18.03.2019	M.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
6.	18.03.2019	L.P. F.P. I.D.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
7.	18.03.2019	B.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
8.	18.03.2019	K.C. K.C. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
9.	18.03.2019	A.Ż. M.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
10.	19.03.2019	M.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
11.	19.03.2019	I.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
12.	19.03.2019	W.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
13.	19.03.2019	D.J.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

14	19.03.2019	M.T. M.T. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
15	19.03.2019	M.M 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
16	19.03.2019	L.P. M.H.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
17	19.03.2019	M.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
18	19.03.2019	K.G.C. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
19	19.03.2019	M.C.C. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
20	19.03.2019	B.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
21	19.03.2019	D.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
22	19.03.2019	P.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
23	19.03.2019	W.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
24	19.03.2019	J.G 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
25	19.03.2019	A.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
26	19.03.2019	W.S. J.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
27	20.03.2019	R.I. K.I. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
28	20.03.2019	A.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
29	20.03.2019	J.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
30	20.03.2019	D.J. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
31	20.03.2019	J.C. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
32	20.03.2019	K.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
33	20.03.2019	E.L.H.L. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
34	20.03.2019	S.W.D.	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

		Puszczykowo M.D. Puszczykowo						
35	20.03.2019	B.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
36	21.03.2019	D.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
37	21.03.2019	M.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
38	21.03.2019	H.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
39	21.03.2019	B.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
40	21.03.2019	W.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
41	21.03.2019	K.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
42	21.03.2019	K.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
43	21.03.2019	J.Z. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
44	21.03.2019	B.Z. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
45	21.03.2019	E.K. L.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
46	21.03.2019	A.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
47	21.03.2019	E.G. S.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
48	21.03.2019	M.L.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
49	21.03.2019	W.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
50	21.03.2019	W.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
51	21.03.2019	H.C. J.R. Z.C. J.C. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
52	21.03.2019	K.Sz. M.Sz.	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

		62-040 Puszczykowo						
53	21.03.2019	K.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
54	21.03.2019	A.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
55	21.03.2019	K.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
56	21.03.2019	M.R. 60-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
57	21.03.2019	A.R. Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
58	18.03.2019	B.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2 Tunel dla samochodów – nie Dla rowerzystów oraz pieszych - tak	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
59	18.03.2019	H.Sz. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2 Alternatywny bezkolizyjny przejazd może być szybciej zrealizowany poprzez budowę wiaduktu nad torami na ul. Mocka w Mosinie	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
60	19.03.2019	G.M.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2 Dodam jeszcze, że kraje cywilizowane wyprowadzają z miasta ruch tranzytowy, a nie je wprowadzają.	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
61	20.03.2019	G.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2 Proszę nie ulegać naciskom kierowców, deweloperów i marketów. W Puszczykowie też mieszkają kierowcy, rowerzyści, spacerowicze, którym zależy na szanowa- niu spokoju. Prosimy nie robić z ulic osiedlowych – przelotowych arterii. Takie są proste zasady urbanisty- ki. Można to też sprawdzić u naszych zachodnich i północnych sąsiadów. Proszę też o spotkanie z miesz- kańcami – powinny być regularne.	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
62	20.03.2019	R.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2 Zgoda na przejście dla pieszych i rowerzystów.	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
63	21.03.2019	D.Sz. Mosina	Jak w p.2 Podpisuję ten sprzeciw, ponieważ mieszkam na granicy miast Mosina i Puszczykowo i codziennie spaceruję po kompleksie leśnym przy ulicy Wspólnej. Nie wyobra- żam sobie straty tego zielonego kawałka ziemi tak bar- dzo potrzebnego wielu mieszkającym w okolicy lu- dziom.	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
64	22.03.2019	R.G. K.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
65	22.03.2019	G.Cz. I.P.	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

		62-040 Puszczykowo						
66	22.03.2019	A.B. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
67	22.03.2019	J.B. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
68	22.03.2019	I.B.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
69	22.03.2019	J.Ch. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
70	22.03.2019	J.Ch. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
71	22.03.2019	Brak nazwiska 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
72	22.03.2019	Z.Z. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
73	21.03.2019	L.P.G. A.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
74	22.03.2019	P.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
75	22.03.2019	I.C. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
76	22.03.2019	R.G. M.G. N.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
77	22.03.2019	M.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
78	22.03.2019	H.M. R.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
79	22.03.2019	W.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
80	22.03.2019	K.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
81	22.03.2019	Z.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
82	22.03.2019	A.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
83	22.03.2019	A.W. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
84	22.03.2019	R.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
85	22.03.2019	Z.Ch.	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

		A.Ch. 62-040 Puszczykowo						
86	22.03.2019	H.B.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
87	22.02.2019	M.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
88	22.03.2019	A.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
89	22.03.2019	W.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
90	22.03.2019	A.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
91	22.03.2019	M.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
92	22.03.2019	J.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
93	22.03.2019	F.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
94	22.03.2019	J.Z. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
95	22.03.2019	W.I. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
96	22.03.2019	M.W. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
97	22.03.2019	E.Z. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
98	22.03.2019	M.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
99	22.03.2019	F.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
100	22.03.2019	J.H.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
101	22.03.2019	K.R. A.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
102	22.03.2019	K.W. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
103	22.03.2019	A.G.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
104	22.03.2019	M.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
105	22.03.2019	P.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
106	22.03.2019	I.Ż.	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

		62-040 Puszczykowo						
107	22.03.2019	K.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
108	22.03.2019	I.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
109	22.03.2019	M.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
110	22.03.2019	B.W. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
111	22.03.2019	M.F. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
112	22.03.2019	D.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
113	22.03.2019	M.K. Mosina	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
114	22.03.2019	B.K. Mosina	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
115	22.03.2019	M.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
116	22.03.2019	A.Sz. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
117	22.03.2019	A.Sz. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
118	22.03.2019	T.Ż. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
119	22.03.2019	R.Ż. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
120	22.03.2019	T.T. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
121	22.03.2019	M.J. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
122	22.03.2019	J.I.Sz. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
123	22.03.2019	S.P.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
124	22.03.2019	K.W. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
125	22.03.2019	A.P.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
126	22.03.2019	P.L.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
127	22.03.2019	K.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
128	22.03.2019	Sz.Z.	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

		62-040 Puszczykowo						
129	22.03.2019	J.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
130	22.03.2019	J.Ch. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
131	22.03.2019	G.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
132	22.03.2019	K.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
133	22.03.2019	B.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
134	22.03.2019	W.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
135	22.03.2019	M.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
136	22.03.2019	M.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
137	22.03.2019	E.P.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
138	22.03.2019	GB. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
139	22.03.2019	R.B. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
140	22.03.2019	M.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
141	22.03.2019	Z.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
142	22.03.2019	D.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
143	22.03.2019	L.Ch. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
144	22.03.2019	P.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
145	22.03.2019	R.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
146	22.03.2019	J.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
147	22.03.2019	K.R. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
148	22.03.2019	CZ.I. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
149	22.03.2019	G.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
150	22.03.2019	K.S.	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

		62-040 Puszczykowo						
151	22.03.2019	Cz.W 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
152	22.03.2019	K.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
153	22.03.2019	A.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
154	22.03.2019	D.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
155	22.03.2019	T.I. 62-0430 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
156	22.03.2019	M.B. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
157	22.03.2019	H.G K.G 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
158	22.03.2019	J. L.Z 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
159	22.03.2019	M.G 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
160	22.03.2019	G.J. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
161	22.03.2019	A.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
162	22.03.2019	E.V. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
163	22.03.2019	K.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
164	22.03.2019	B.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
165	22.03.2019	A.S.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
166	22.03.2019	A.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
167	22.03.2019	M.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
168	22.03.2019	A.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
169	22.03.2019	L.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
170	22.03.2019	I.J.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
171	22.03.2019	Z.J. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2

172	22.03.2019	A.N. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
173	22.03.2019	M.Ch. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
174	22.03.2019	D.Ch. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
175	22.03.2019	M.M.M 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
176	22.03.2019	A.H. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
177	22.03.2019	P.CH. 62-050 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
178	25.03.2019	A.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
179	25.03.2019	O.M. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
180	26.03.2019	R.W. A.W. K.W. P.W. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
181	26.03.2019	K.C. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
182	26.03.2019	G.Z. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		X	Jak w p.2
183	26.03.2019	E.D. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2 Warkot silników i zapach spalin odbijać się będzie o ścianę lasu od ul. Chrobrego. Smogu własnego od paleńsk mamy dosyć. Obcych nie!	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
184	21.03.2019	K.P. 62-040 Puszczykowo	wnoszę sprzeciw wobec planowanej budowy tunelu pod torami kolejowymi we wskazanej lokalizacji, ponieważ: 1. Projektowanie w tym miejscu tunelu i dróg dojazdowych do niego sprzeczne jest z koncepcją wyrowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miejscowości. W przypadku Puszczykowa powstanie takiej trasy wprowadzić odciążą mosińskie skrzyżowanie dróg z Rogalina i z Mosiny do Poznania, ale spowoduje przeprowadzenie części tego ruchu przez Puszczykowo w innych niż dotychczas miejscach. Droga Mosina Poznań już dzieli Puszczykowo na dwie, źle skomunikowane części. Od pewnego czasu część tego ruchu trafia na ciąg ulic Nadwarciańska-Wczasowa, tworząc nara-	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D	§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu: 1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U; 2) tereny komunikacji: a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-		x	Stosownie do treści art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych. Podstawę stwierdzenia, że plan miejscowy nie narusza ustaleń studium w rozumieniu art. 20 ust. 1 u.p.z.p. stanowią łącznie część tekstowa oraz część graficzna planu miejscowego i studium. W aktualnym Studium uwarun-

		<p>stające przecięcie ruchem Puszczykowa w drugiej części, równoległe do pierwszego podziału przez komunikację Mosina - Poznań.</p> <p>Ponieważ gmina Mosina planuje rozwój budownictwa mieszkaniowego w Rogalinie oraz stworzenie objazdu centrum Mosiny poprzez wyjazd na szosę Rogalin-Mosina, przewidywanym musi być przyszłe obciążenie ruchem szosy Mosina-Poznań, z dojazdami do niej - poprzez teren miasta Puszczykowa w dotychczasowych punktach połączeń z tą szosą - na wylotach ulic Dworcowej, Poznańskiej przy cmentarzu i Poznańskiej na tzw. Grobli.</p> <p>Powstanie ruch pojazdów o nowym natężeniu, który będzie przecinał teren Puszczykowa kilkoma trasami. Część z tych tras przecina dziś piesze dojścia dzieci do szkół - czy bezpiecznym okaże się nasilenie na nich ruchu pojazdów osobowych i ciężarowych? Jedna z tras (przez tzw. Groblę) już istnieje, jednak jej przewężenie hamuje wzrost tego ruchu, nie pozwalając między innymi na swobodny przejazd pojazdów ciężarowych.</p> <p>Druga w nowym, przypuszczalnie dużym rozmiarze ruchu dopiero powstanie, dzięki zharmonizowaniu planowanego tunelu pod torami i ruchu na kierunkach: Rogalin Puszczykowo oraz objazdu centrum Mosiny. Planowany w tym miejscu tunel pod torami kolejowymi nie ma prawie żadnego znaczenia dla komunikacji pieszej w Puszczykowie, zatem jedynym sensem jego użytkowania w przyszłości jest wpływ na ruch pojazdów.</p> <p>Rzeczywista, dzisiejsza uciążliwość przejazdu pojazdów tylko przez tory przy stacji Puszczykówko, zostanie zastąpiona ułatwionym ruchem pojazdów przez tunel, jednak poprawienie tej komunikacji z punktu widzenia mieszkańców Puszczykowa okaże się pozorne, skoro zwiększy w oczywisty sposób ruch tranzytowy poprzez Puszczykowo, a tym samym nasili ilość pojazdów nie tylko obciążających dziś ograniczony ruch kołowy przez przejazd kolejowy, ale w nowym rozmiarze obciążą centrum Puszczykowa.</p> <p>Skutki tego zharmonizowania przeniosą się na zwiększenie ruchu tranzytowego poprzez Puszczykowo. Czy zamiarem Urzędu Miasta w Puszczykowie jest poprawianie stanu komunikacji w Puszczykowie nie tylko przez ułatwienia komunikacji samochodowej miesz-</p>		<p>L.</p> <p>b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, § 9.</p> <p>2. Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:</p> <p>1) Justała się:</p> <p>a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu,</p> <p>b) dla terenu KD-L:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - ścieżka rowerowa, - lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L, <p>c) dla terenów KD-D:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - lokalizację tunelu na terenie 3KD-D; 		<p>kowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Puszczykowa przyjętym Uchwałą Nr 279/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30. 01. 2018 – w dziale : Kierunki rozwoju komunikacji zamieszczono informację dot. lokalizacji bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu ul.3 Maja, proponowaną optymalną lokalizację bezkolizyjnego skrzyżowania ; po przeprowadzeniu szeregu analiz technicznych, lokalizację wskazano w rysunku studium. Natomiast w punkcie 5.5 dot. linii kolejowej wskazuje się na zastępowanie jednopoziomowych skrzyżowań z układem komunikacyjnym drogowym skrzyżowaniami dwupoziomowymi.</p> <p>Lokalizacja, ustalenia i parametry bezkolizyjnego tunelu pod linią kolejową Poznań – Wrocław wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.</p> <p>Projektowane rozwiązanie zabezpiecza teren pod bezkolizyjne połączenie fragmentów miasta po wschodniej i zachodniej stronie linii kolejowej Poznań – Wrocław.</p> <p>Stanowić będzie lokalne połączenie komunikacyjne obu części miasta, przedzielonych linią kolejową, dla pojazdów osobowych, niewielkich dostawczych, karettek dowożących chorych do szpitala, a także dla ruchu pieszego i rowerowego.</p> <p>Celem projektowanego w planie</p>
--	--	---	--	--	--	---

			kańcom, ale również wszystkim zamierzającym jeździć na trasach Poznań - Rogalin, Poznań - Mosina i odwrotnie? Również pojazdami ciężarowymi? 2. Wpływ zwiększonej w ten sposób emisji spalin na warunki życia mieszkańców, już teraz obciążonych ponad przeciętną miejską miarę, można sobie tylko wyobrazić. Nie ma żadnego sposobu na zmniejszenie tej emisji, oprócz zmniejszenia ruchu. O ile trudno sobie wyobrazić, że Urząd Miasta Puszczykowa będzie ograniczał ruch pojazdów mieszkańców Puszczykowa, to jeszcze trudniej wyobrazić sobie, że Urząd Miasta Puszczykowa będzie ułatwiał jakkolwiek przejazd tranzytowy przez miasto, z jakichkolwiek powodów, byle niezgodnych z interesami mieszkańców.					rozwiązania jest usprawnienie lokalnego ruchu drogowego, pieszego i rowerowego oraz poprawa bezpieczeństwa. W związku z tym pozostawiono zapisy planu bez zmian.
185	21.03.2019	J.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.184	Jak w p.184	Jak w p.184		x	Jak w p.184
186	19.03.2019	Leszek Pobjewski Prezes Stowarzyszenia Wspólna Sprawa Puszczykowo 62-040 Puszczykowo	W związku z powrotem władz Puszczykowa do planu budowy tunelu pod linią kolejową w okolicy d. przejazdu kolejowego w ul. 3 Maja, my, mieszkańcy Puszczykowa, wyrażamy zdecydowany sprzeciw. Uważamy, że tak wielka inwestycja przyniesie więcej strat niż zysków. Argumenty przedstawiliśmy dokładnie rok temu: zagrożenie wzrostem ruchu, hałasem, zanieczyszczenie spalinami, wycinka terenów zielonych, olbrzymie koszty budowy i utrzymania. Finałem będzie bezpowrotna utrata „zielonego” charakteru Puszczykowa. O aktualności problemu świadczy liczba mieszkańców uczestnicząca w wiecu protestacyjnym w ostatnią sobotę 18 marca. Mimo zimna przyszło ok. 75 osób. Większość poza kilkoma była przeciwko wielkiemu tunelowi. Rozwiązanie problemów komunikacyjnych Puszczykowa to zadanie dla władz samorządowych. One, przy udziale ekspertów d.s. drogownictwa, transportu kolejowego, urbanistów, specjalistów z zakresu ochrony środowiska, wspólnie z mieszkańcami, powinny wypracować kompromisowe rozwiązanie, najlepiej uwzględniające potrzeby lokalnej społeczności. Domagamy się podmiotowego traktowania nas, mieszkańców Puszczykowa. Nie zgadzamy się na rozumienie demokracji jako dyktatury większości. Władza to służba obywatelom, a nie droga do realizowania interesów wybranych grup. Silny wybor-	Jak w p.184	Jak w p.184		x	Jak w p.184

			<p>czy mandat tym bardziej zobowiązuje Pana i radnych z Pana klubu do dbałości o wszystkich członków lokalnej społeczności. Jako Polacy szczególnie powinniśmy o tym pamiętać trzydzieści lat po wyborach 4 Czerwca 1989 r., które zmieniły nasz kraj z kraju zniewolonego w wolny i demokratyczny.</p> <p>Oczekujemy zaproszenia do rozmów o ważnych sprawach naszego miasta.</p> <p>W imieniu mieszkańców Prezes Stowarzyszenia Wspólna Sprawa Puszczykowo</p>				
187	18.03.2019	M.T. 62-040 Puszczykowo	<p>Propozycja zbudowania tunelu na Niwce nasuwa wiele nieprzemysłanych i niekorzystnych rozwiązań komunikacyjnych dla miasta Puszczykowo a szczególnie okolice Niwki.</p> <p>Skoro poprzednie Władze zgodziły się na likwidację przejazdu kolejowego na ul. 3 Maja oraz zatwierdziły budowę bardzo mało uczęszczanego przejścia dla pieszych na ul. A. Fiedlera to Władze obecnej kadencji nie powinny szkodzić środowisku Nowego Osiedla, Niwki i mieszkańcom objętym terenem planowanej budowy tunelu.</p> <p>Pytanie, w jaki sposób tunel rozwiąże problem przepustowości przejazdu w godz. szczytu przez Mosinę???</p> <p>Ponieważ: - jadąc od strony Rogalinka(431) kolejka samoch. zaczyna się już od oczyszczalni ścieków, gdzie tylko mały procent skręca w ul. Nadwarciańska, - jadąc od strony Poznania kolejka zaczyna się od okolic ul. Czarnokurz.</p> <p>Większość mieszkańców Puszczykowa jadąc z Poznania korzysta z dogodnych połączeń ulicy Wysokiej z ul. Poznańskiej a mieszkańcy Osiedla i Niwki dalej z ulicy Wczasowej i C. Ratajskiego.</p> <p>Natomiast w odwrotnych kierunkach to mieszkańcy całego Puszczykowa muszą korzystać z uprzejmości kierowców jadących z Mosiny, gdyż oni są zawsze na drogach z pierwszeństwem przejazdu. Generalnie patrząc to projekt budowy w tym miejscu tunelu nie rozwiąże problemu przepustowości przez Mosinę i bardzo rozbudowanych jej okolic. W związku z tym należy wymusić na stosownych Władzach Wojewódzkich, Powiatowych (i nie wiem kogo trzeba) aby w pierwszej kolejności przedstawili plany rozwoju infrastruktury technicznej i komunikacyjnej likwidującej faktyczne problemy komunikacyjne. Wydaje mi się, że (być mo-</p>	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D	<p>§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu: 1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U; 2) tereny komunikacji: a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L, b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D. § 9. 2. Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1) ustala się: a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu, b) dla terenu KD-L: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu,</p>	x	Jak w p.184

			<p>ze) projekt ten jest sztucznie wymyślony lub narzucony dla medialnych sukcesów Rządzących - kosztem pogorszenia warunków życia mieszkańców.</p> <p>Wystarczy, że mieszkańcy Niwki i Osiedla z tytułu bliskości Szpitala doświadczają coraz większe problemy z powodu braku niepłatnych parkingów, które można wybudować za fundusze Miasta.</p> <p>Parkowanie na nieutwardzonych poboczach dróg, częste uszkodzenia pojazdów przez błotniste wyboje i rozjeżdżone boczne trawniki nie budują dobrego wrażenia o gospodarności Burmistrza i jego zespołu. Szpital jest w dalszej rozbudowie (i to cieszy) i dla swojej egzystencji musi zwiększać świadczenia dla większej ilości chorych a tym samym większej ilości przyjeżdżających. Dlatego środki pieniężne należy przeznaczać na środowiskowe potrzeby w tej części miasta zamiast finansować mało przydatną budowę tunelu dla ruchu tranzytowego, które nie ma żadnego połączenia z innymi drogami tranzytowymi. A B S U R D</p>		<p>- co najmniej jednostronny chodnik,</p> <p>- ścieżka rowerowa,</p> <p>- lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L,</p> <p>c) dla terenów KD-D:</p> <p>- przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu,</p> <p>- co najmniej jednostronny chodnik,</p> <p>- lokalizację tunelu na terenie 3KD-D;</p>			
188	19.03.2019	M.T. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.187	Jak w p.187	Jak w p.187		x	Jak w p.184
189	20.03.2019	T.Ż. 62-040 Puszczykowo	<p>Wyrażam sprzeciw wobec zaplanowanego tam tunelu pod linią kolejową pomiędzy ulicami Dąbrowskiego, (na wysokości ul Kosynierów Miłosławskich) a ul. Wspólną.</p> <p>Zbudowanie tego tunelu o szerokości 15 m spowoduje bardzo znaczny wzrost ruchu samochodowego na ulice nieprzygotowane na ten ruch i zaburzy spokój dotychczas spokojnej części miasta.</p> <p>Zamiast budowania tego tunelu, którego koszty są ogromne i które w znacznym stopniu poniesie miasto Puszczykowo i jego mieszkańcy. Proponuję przeniesienie przystanku kolejowego stacji Puszczykówo dla pociągów jadących z Poznania na drugą stronę ul. Dworcowej tj. na stronę południową od strony Mosiny (takie rozwiązanie stosuje się na wszystkich przystankach kolejowych, które są przy drogach przecinających tory kolejowe na linii kolejowej Poznań - Berlin, nie ma tam kolejek oczekujących samochodów i ruch odbywa się płynnie). Przeniesienie przystanku kolejowego na drugą stronę ul. Dworcowej skróci oczekiwanie na podniesienie zapór o około 5 minut pociąg hamuje przed przystankiem, oczekuje na wysiadających i wsiadających pasażerów i powoli się rozpędza a w międzyczasie, często tak bywa, że od strony Mosiny</p>	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D	<p>§ 3.</p> <p>Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu:</p> <p>1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U;</p> <p>2) tereny komunikacji:</p> <p>a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L,</p> <p>b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D.</p> <p>§ 9.</p> <p>2. Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych para-</p>		x	Jak w p.184

		<p>nadjeżdża drugi pociąg i czas oczekiwania znacznie się wydłuża.</p> <p>Jednocześnie przy takim rozwiązaniu można by na przejeździe zastosować automatyczne rogatki i czas oczekiwania na przejazd skrócić o kolejne minuty. Pozostaje jeszcze problem wejścia na perony, gdy rogatki są zamknięte, gdyby peron w kierunku Mosiny znajdował się po drugiej stronie ul. Dworcowej można by na niego wejść od strony ul. Moniuszki tak jak teraz można wejść na peron od strony kościoła.</p> <p>Gdyby Pan Burmistrz i rada miasta nadal się upierała przy budowie tunelu to radzę się zastanowić nad budową tunelu przy przystanku kolejowym Puszczykowo na ul. Wczasowej.</p> <p>Ukształtowanie terenu jest tam takie, że wznosi się ono od ulicy Poznańskiej w kierunku torów, co zmniejszyłoby koszty wykonania tunelu i byłby wykorzystany ciąg komunikacyjny, który jest tam od zawsze w Puszczykowie.</p> <p>Poza tym tunel mógłby powstać w kilku innych miejscach np. za terenem, lub na terenie szpitala w kierunku ul. Mocka, w tym przypadku ruch nie byłby wprowadzony na tereny tak mocno zabudowane i wydaje się to najlepsza propozycja.</p> <p>Najlepszym rozwiązaniem na teraz jest jednak przebudowa przystanku kolejowego w Puszczykówku i przeniesienia przystanku kolejowego dla pociągów z Poznania na stronę południową ul. Dworcowej należy to jednak koniecznie powiązać z przywróceniem zlikwidowanego przejazdu kolejowego na ul. 3Maja, co razem na pewno usprawni ruch kołowy (a przestać ciągle powtarzać, że to się nie da, bo stara władza itd.).</p> <p>Należy spojrzeć również w stronę Mosiny tam są 4 przejazdy kolejowe w tym 2 z rogatkami bardzo blisko siebie na ul. Farbiarskiej i Sowinieckiej i jakoś dało się to załatwić. Na ul. Mocka w Mosinie po wprowadzeniu automatycznych rogatek na przejeździe kolejowym już się też nie czeka.</p> <p>A tak na marginesie jak to się dzieje, że w 2018 r na posiedzeniu Rady Miasta mówiono, że PKP rezerwuje środki na budowę tunelu do końca 2018 r i w 2019 r nie da się tych środków wykorzystać i trzeba się śpieszyć, a teraz te środki nadal są - ciekawe.</p> <p>W związku z tym należy się zastanowić czy nie trzeba poczekać aż władze powiatu i gminy Mosina rozwiązą</p>		<p>metrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:</p> <p>1)ustala się:</p> <p>a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu,</p> <p>b) dla terenu KD-L:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - ścieżka rowerowa, - lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L, <p>c) dla terenów KD-D:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - lokalizację tunelu na terenie 3KD-D; 			
--	--	---	--	---	--	--	--

			problem mostu na Warcie w Rogalinku i wybudują obwodnicę Mosiny a dopiero po tym zająć się problemem komunikacji w Puszczykowie.					
190	21.03.2019	A.W. 62-040 Puszczykowo	<p>1. Plan miejscowy jest niezgodny z ustaleniami z prowadzonych od końca lutego do maja ub. roku konsultacji społecznych i podjęta uchwałą Rady Miasta Puszczykowa z dnia 28.05.2019 r., pozostawiając rozwiązanie przejazdu pod torami kolejowymi, tj. tunel, w lokalizacji spornej oraz nie zmieniając jego wielkości i przeznaczenia. Podczas rozmów mieszkańcy wskazywali wiele rozwiązań alternatywnych umożliwiających skomunikowanie dwóch części miasta przeciętych linią torów kolejowych, a zarazem niewpływających tak destruktywnie na tkankę miejską.</p> <p>2. W planie pojawiły się zapisy, które umożliwiają wzmożony ruch samochodowy, szczególnie w szerszym kontekście problemów komunikacyjnych gmin ościennych. Oczywistym jest fakt, że wzrastający ruch samochodowy stanowi jeden z podstawowych czynników zagrożenia bezpieczeństwa i pogarszających się warunków środowiskowych dla użytkowników dróg oraz mieszkańców.</p> <p>3. Prognoza środowiskowa załączona do mpzp podkreśla znaczenie przede wszystkim rozwojowe dla obszaru objętego planem, nie uwzględniając istotnego wpływu na pogorszenie warunków życia mieszkańców, a w jednym z aspektów autorzy widzą nawet poprawę tychże warunków. Dotyczy to zapisu z rozdziału 8.7, gdzie dążeniem do rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, w tym budową tunelu, tłumaczy się poprawę warunków życia mieszkańców obszaru objętego Planem. Autorzy planu twierdzą, że „projekt planu miejscowego będzie nieznacznie wpływał na warunki życia społeczności lokalnej ze względu na charakter wprowadzanych z planowaną budową tunelu dla mieszkańców całego obrębu Niwka, a zwłaszcza bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją ulic 3 Maja i Kosynierów Miłosławskich i Dąbrowskiego. Czytamy wręcz o podnoszeniu komfortu życia mieszkańców! „Zapisy projektu planu miejscowego (...) dają podstawy do rozwijania terenów inwestycyjnych przy jednoczesnym podnoszeniu komfortu życia i dbałości o środowisko”.</p> <p>4. Wyraźnym przykładem nierzetelności Prognozy jest</p>	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D Obszar planu	<p>§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu:</p> <p>1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U;</p> <p>2) tereny komunikacji:</p> <p>a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L,</p> <p>b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D.</p> <p>§ 9.</p> <p>2. Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych para-metrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:</p> <p>1) ustala się:</p> <p>a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu,</p> <p>b) dla terenu KD-L:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - ścieżka rowerowa, - lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L, <p>c) dla terenów KD-D:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - lokalizację tunelu na terenie 3KD-D; <p>PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO do mpzp dla terenów położonych w Puszczykowie w rejonie pomiędzy torami PKP, ulicą Kosynierów Mił, rzeką Wartą, ulicą Nadwarciańską i ulicą Mocka, obręb Niwka, ark. 8, 9, 10 I 12 – CZĘŚĆ A2</p>	x	Jak w p.184	
						x	Jak w p.184	
						x	Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.	
						x	Funkcje, ustalenia i parametry	

<p>ograniczenie analizy wpływu ustaleń projektu Planu na środowisko. Prognoza wskazuje m.in., iż „zapisy projektu planu nie spowodują realizacji inwestycji wpływających w znacznym stopniu negatywnie na środowisko na analizowanym obszarze oraz w jego otoczeniu”, co jest niezgodne z dostępną wiedzą i opracowaniami dotyczącymi oddziaływań na środowisko nowej infrastruktury drogowej, zwłaszcza bezkolizyjnych przejazdów, które w oczywisty sposób są najchętniej wybierane przez uczestników ruchu drogowego. Skraca to przecież czas podróży do miejsca docelowego Można, zatem odnieść wrażenie, iż Prognoza zakłada, że tunelem o szerokości 15m nie będą jeździć samochody w ogóle lub w bardzo ograniczonym stopniu.</p>	<p>12. Streszczenie ...Analizie i ocenie poddano projekt uchwały Rady Miasta Puszczykowa zawierający ustalenia realizacyjne, a także rysunek projektu planu w skali 1: 2 000.</p>			<p>wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p>
<p>5. Kolejnym przykładem niespójności treści Prognozy są akapity ze streszczenia i rozdziału 8.5, z których pierwszy brzmi: „Realizacja ustaleń projektu planu, szczególnie biorąc pod uwagę projektowane funkcje, nie powinna wpłynąć na zmianę warunków klimatu akustycznego” (Prognoza, str. 37), a drugi: - Realizacja ustaleń projektu planu, szczególnie biorąc pod uwagę projektowane w większości funkcje, nie wpłynie znacząco na zmianę warunków klimatu Akustycznego (Prognoza str. 31). Prośba o sprecyzowanie, który zapis jest właściwy i zgodny z zamierzeniami zleceńodawcy, tj. Burmistrza.</p>	<p>Przystąpienie do sporządzenia planu dla obszaru położonego w granicach przedstawionych na załączniku graficznym do uchwały inicjującej ma umożliwić ustalenie przeznaczenia terenów oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy, w tym dostosowanie funkcji, struktury i intensywności zagospodarowania do uwarunkowań środowiska przyrodniczego. Sporządzany plan pozwoli również na sformułowanie docelowego układu powiązań komunikacyjnych oraz ewentualnego uzbrojenia terenów w elementy infrastruktury technicznej, zgodnie ze wskazaniami polityki przestrzennej obowiązującego studium. Zgodnie z uchwałą Nr 146/16/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 27 września 2016 r. potrzeba sporządzenia planu wynika głównie z braku tego typu dokumentu na omawianym obszarze oraz chęci ustalenia funkcji i zasad zagospodarowania terenu, co pozwoli na rozstrzygnięcie sposobu zagospodarowania przestrzeni.</p>	x		<p>Zacytowane fragmenty prognozy środowiskowej są ze sobą zbieżne, w związku z czym uwaga zdaje się być niezasadna.</p>
<p>6. Określenia użyte w Prognozie „nieznacznie wpływał” i „nie powinna wpływać” są nieprecyzyjne i budzą zastrzeżenia interpretacyjne, dając szerokie możliwości nadużyć oraz spekulacji.</p>	<p>W obowiązującym Studium miasta Puszczykowa analizowany obszar znajduje się w obrębie terenu oznaczonego symbolem: MU – tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Niniejsza prognoza złożona jest z dwóch części. Pierwsza część stanowi ocenę istniejących uwarunkowań środowiska przyrodniczego, z uwzględnieniem podziału na jego poszczególne elementy: obecne użytkowanie terenu, warunki gruntowe, warunki glebowe, rzeźbę terenu, warunki wodne, szatę roślinną i świat zwierzęcy, klimat lokalny i komfort akustyczny, ludzi, zabytki oraz krajobraz.</p>	x		<p>Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p>
<p>7. W jaki sposób mieszkańcy terenu nie objętego planem, a znajdującym się po drugiej stronie linii kolejowej - ulice Moniuszki, 3 Maja i tereny przyległe, mogą ustosunkować się do zapisów mpzp skoro inwestycja w zapisach kończy się na wyprowadzeniu tunelu</p>		x		<p>Obszar opracowania jest zgodny z uchwałą o przystąpieniu do sporządzenia niniejszego planu, której zgodnie z przepisami prawa nie można zwiększyć w ra-</p>

pod linię kolejową i od strony zachodniej obszar objęty planem się urywa	Opracowanie dotyczy południowej części miasta Puszczykowa (fragment obrębu Niwka), zlokalizowanego pomiędzy torami PKP a ulicą Nadwarciańską. Powierzchnia obszaru objętego projektem planu (część A2) wynosi ok. 3,5 ha.		mach trwającej procedury planistycznej.
8. Objęcie mpzp tak wąskiego pasa terenu, bez wskazania zewnętrznych połączeń komunikacyjnych inwestycji jest niezgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z którym plan miejscowy powinien zawierać: "ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej powinny zawierać- a) określenie układu komunikacyjnego i sieci infrastruktury technicznej wraz z ich parametrami oraz klasyfikacją ulic i innych szlaków komunikacyjnych, b) określenie warunków powiązań układu komunikacyjnego i sieci infrastruktury technicznej z układem zewnętrznym.	Teren opracowania ograniczony jest bezpośrednio od zachodu torami kolejowymi, od północy ulicą Kosynierów Miłosławskich, od wchodu ulicami 3-go Maja i Dąbrowskiego. Tereny zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru opracowania, w znacznej mierze są silnie zurbanizowane. Obszar opracowania również jest zainwestowany. Natomiast druga część odnosi się do konkretnych zapisów projektu planu w kontekście ich zgodności z przepisami prawa dotyczącymi ochrony środowiska, jak również ich oddziaływania na poszczególne komponenty. Prognoza wykazuje, iż zapisy projektu planu nie spowodują realizacji inwestycji wpływających w znacznym stopniu negatywnie na środowisko na analizowanym obszarze oraz w jego otoczeniu. Ponadto intencją stworzenia zapisów planu było wprowadzenie nowego zainwestowania w oparciu o panujące obecnie w ochronie środowiska standardy i dostosowanie treści do obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych. W prognozie odniesiono się m.in. do zapisów ustawy	x	Projekt planu, w tym tekst uchwały, spełniają wymagania określone we wspomnianym w uwadze rozporządzeniu. Ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej określone zostały w §13 i §14 uchwały oraz w ustaleniach szczegółowych dla poszczególnych terenów w §9.
9. Z przykrością stwierdzamy, że rozwiązania problemu korkującej się drogi wojewódzkiej 430 i 431 próbuje szukać się w inwestycji, która na zawsze zburzy spokój mieszkańców dzielnicy Niwka wprowadzając na nasze ulice ruch tranzytowy. Jest to sprzeczne z zapisami Studium z 2018 r o zniwelowaniu ruchu tranzytowego na obszarze Miasta Puszczykowa. Z definicji ruch tranzytowy to ruch pojazdów, który nie ma punktu początkowego ani końcowego na danym obszarze. Eliminacja tranzytu odbywa się poprzez zniechęcanie kierowców do przejeżdżania przez dany obszar a nie zapraszanie ich do małego spokojnego miasteczka, do spokojnej dzielnicy domów jednorodzinnych.	Prawo ochrony środowiska, o ochronie przyrody, Prawo wodne oraz przytoczono konkretne zapisy projektu planu, spełniające wymogi wynikające z tych i innych ustaw. Dotyczą one in. gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi, gospodarki odpadami, zagospodarowania ścieków. Na obszarze opracowania nie przewidyje się większych zmian rzeźby terenu, większym przekształceniom mogą ulec tereny pod nowymi budynkami, co związane jest z ich posado-	x	Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.
10. Założenia Planu miejscowego wpisujące w plany gminy 15m tunel faworyzują ruch samochodowy wobec ruchu pieszego i rowerowego, co jest niezgodne z najnowszymi trendami ekologii i ochrony środowiska oraz wytycznymi wiążącymi samorządy i zapisanymi w Strategii Polityki Ekologicznej Państwa (PEP) 2030, Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), Krajowym Programie Ochrony Powietrza z 2015 r. oraz licznych dyrektywach U.E. W ramach PEP prowadzone będą prace mające ograniczyć emisję zanieczyszczeń z transportu drogowego.		x	Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Projektowany układ komunikacyjny uwzględnia zarówno ruch samochodowy jak i pieszy i rowerowy (ustalenie lokalizacji co najmniej jednostronnego chodnika dla terenów KD-D i KD-L oraz ścieżki rowerowej dla teren-

						nów KD-L)	
		11. Projekt nie rozwiązuje problemu bezpieczeństwa setek dzieci pokonujących codziennie trasę do szkół.		wieniem i fundamentowaniem. Wszelkie tego typu przekształcenia, prowadzące do wprowadzenia nowego zainwestowania, w postaci nowych budynków i obsługującej je infrastruktury komunikacyjnej, wiążą się z nieodwracalnym zniszczeniem powierzchni ziemi i gleby. Mogą w ten sposób powstawać nowe formy antropogeniczne, takie jak: zwałowiska, nasypy, powierzchnie niwelowane. Z tego powodu ważnymi zapisami projektu planu są ustalenia określające maksymalne powierzchnie zabudowy oraz udział powierzchni biologicznie czynnych. Pozwolą one na pozostawienie niezabudowanych obszarów o nienaruszonej powierzchni terenu i zbliżonym do naturalnego podłożu gruntowym. Ponadto prace ziemne powodują powstawanie mas ziemnych, które należy w odpowiedni sposób zagospodarować, zgodnie z przepisami odrębnymi. W wyniku wprowadzonego zapisami planu zainwestowania warunki podłoża na przedmiotowym obszarze mogą ulec pewnym zmianom. W miejscach wprowadzenia zabudowy i lokalizacji elementów infrastruktury technicznej i dojazdów nastąpi uszczelnienie powierzchni kosztem obszarów biologicznie czynnych. Zapisy projektu planu dotyczące gospodarki wodami opadowymi i ściekami pozwolą, aby stan wód gruntowych nie uległ pogorszeniu w wyniku potencjalnych zanieczyszczeń mogących pochodzić z prowadzonej zapisami planu funkcji terenu. Projekt planu zlokalizowany jest w granicach otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego. Nie obejmuje natomiast terenów samego Wielkopolskiego Parku Narodowego oraz obszarów Natura 2000. Proponowane funkcje, zgodnie z ustaleniami projektu planu nie będą swoim zasięgiem oddziaływać na zlokalizowane poza obszarem opracowania: Wielkopolski Park Narodowy (WPN), Obszar Natu-		x	Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.
		Mając na względzie powyższe wnoszę o odstąpienie Rady Miasta Puszczykowo od sporządzenia Planu miejscowego w przedłożonym kształcie.			x	Opracowanie planu jest wynikiem realizacji uchwały Nr 146/16/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 27 września 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenów położonych w Puszczykowie w rejonie pomiędzy torami PKP, ulicą Kosynierów Miłosławskich, rzeką Wartą, ulicą Nadwarciańską i ulicą Mokka, obręb Niewka, ark. 8, 9, 10 i 12, zmienianej uchwałami Nr 218/17/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 23 maja 2017 r oraz Nr 324/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 29 maja 2018r. Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Plan miejscowy ma na celu uregulowanie zasad zagospodarowania i uporządkowania terenu objętego opracowaniem, co nie byłoby tak skuteczne w przypadku możliwości wydania decyzji o warunkach zabudowy.	

				<p>ra 2000 – OSO PLB 300017 „Ostoja Rogalińska”, Obszar Natura 2000 – OZW PLH 300010 „Ostoja Wielkopolska” oraz Obszar Natura 2000 – OZW PLH 300012 „Rogalińska Dolina Warty” ani na inne formy ochrony przyrody.</p> <p>Realizacja ustaleń projektu planu, szczególnie biorąc pod uwagę projektowane funkcje, nie powinna wpłynąć na zmianę warunków klimatu akustycznego. Jednocześnie projektowane tereny podlegają już przekształceniom. Ponadto każde zwiększenie terenów zabudowy kosztem terenów biologicznie czynnych, przyczynia się do przekształcania warunków topoklimatycznych.</p> <p>Realizacja projektowanej zabudowy na obszarze opracowania nie spowoduje negatywnego transgranicznego oddziaływania na stan środowiska. Projektowane zainwestowanie sankcjonowane zapisami analizowanego projektu planu ogranicza możliwości wprowadzania funkcji uciążliwych, a więc takich które generują uciążliwość związane z hałasem lub zanieczyszczeniami powietrza, będące przedsięwzięciami mogącymi zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.</p> <p>Wprowadzenie nowej zabudowy i infrastruktury pozostanie nie bez znaczenia dla istniejących na terenie opracowania roślin i zwierząt. Propozowane zapisy zawarte w omawianym dokumencie mogą wpłynąć częściowo na rozerwanie siedlisk, choć nie mają one charakteru wielkoskalowego.</p> <p>Jednocześnie każde nowe zainwestowanie na terenie nie zagospodarowanym przyczynia się do niszczenia gatunków występujących samoczynnie. Często nie są to gatunki cenne, ale z punktu widzenia różnorodności biologicznej ważne. Dlatego też projekt planu określa postępowanie w zakresie ochrony zasobów przyrodniczych i tym samym zapewnia warunki do podtrzymania bioróżnorodności</p>		
--	--	--	--	--	--	--

				<p>biologicznej m.in. zagospodarowanie zielenią wszystkich wolnych od utwardzenia fragmentów terenu. Projekt planu miejscowego będzie nieznacznie wpływał na warunki życia społeczności lokalnej ze względu na charakter wprowadzanych funkcji. Spowoduje to z jednej strony zwiększenie przebywania ludzi w obrębie analizowanego obszaru. Zapisy projektu planu miejscowego odnosząc się szeroko do sfery ochrony środowiska przyrodniczego i krajobrazu oraz kształtowania ładu przestrzennego dają podstawy do rozwijania terenów inwestycyjnych przy jednoczesnym podnoszeniu komfortu życia i dbałości o środowisko. Ponadto przepisy wymagające zachowania komfortu akustycznego dają wytyczne przy dalszym projektowaniu ładu przestrzennego do zabezpieczenia maksymalnego komfortu życia mieszkańcom w tym zakresie. Podobnie dzieje się w zakresie zanieczyszczeń emitowanych do powietrza przez poruszające się pojazdy.</p> <p>Projekt planu w swym zakresie może wpłynąć nieznacznie na krajobraz. Należy mieć bowiem na uwadze fakt, że tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową i usługową w dużej mierze są już zainwestowane i mają charakter krajobrazu typowo miejskiego. Przed zaburzeniem ciągłości systemu przyrodniczego, charakterystycznej topografii terenu, a także układu urbanistycznego, ustalenia planu wprowadzają np. tereny lasów celem poprawy wizerunku miasta i walorów krajobrazowych terenów zurbanizowanych, które będą harmonizować z otoczeniem. W ostatnim czasie następuje wzrost świadomości ekologicznej, związany z ograniczeniem dobra, jakim jest przestrzeń. Poprawie krajobrazu sprzyja także zmieniające się prawo, które ma zagwarantować dbałość o krajobraz w dużej mierze na poziomie gmin.</p> <p>W granicach planu nie występują</p>		
--	--	--	--	--	--	--

					udokumentowane złoża surowców. Projekt planu obejmuje swoim zasięgiem strefy ochrony stanowisk archeologicznych. Zapisy planu w sposób szczegółowy odnoszą się do kierunków ochrony dziedzictwa kulturowego znajdującego się na obszarze opracowania, co powinno przyczynić się do ogólnej poprawy walorów krajobrazowych miasta, a przez to wzrostu jego atrakcyjności. Jednocześnie zapisane w projekcie planu funkcje nie powodują uciążliwości oddziałujących na nieruchomości sąsiednie, przez co zapewniony jest rozwój terenów miejskich, z poszanowaniem zasad kształtowania ład przestrzennego i wartości historycznych. Ponadto w prognozie zawarto informację o braku konieczności wprowadzania rozwiązań alternatywnych do zaproponowanych w projekcie planu, o braku oddziaływania transgranicznego w trakcie realizacji zapisów planu, a także o metodach monitoringu i częstotliwości jego przeprowadzania.			
191	21.03.2019	R.W. 62-040 Puszczkowo	Jak w p.190	Jak w p.190	Jak w p.190		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.190
192	21.03.2019	M.P. 62-040 Puszczkowo	Jak w p.190	Jak w p.190	Jak w p.190		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.190
193	21.03.2019	M.P. 62-040 Puszczkowo	Jak w p.190	Jak w p.190	Jak w p.190		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.190
194	22.03.2019	A.R. 62-040 Puszczkowo	1. Data sporządzenia Prognozy środowiskowej budzi zrozumiały niepokój i podejrzenia, gdyż w okresie jej powstawania toczyły się, jak się wydawało, konstruktywne rozmowy wóldarży Miasta z mieszkańcami Puszczkowa, a dnia 28.05.2018 r. podjęto uchwałę o wycofaniu się Burmistrza z planów budowy tunelu, podczas gdy 1,5 miesiąca później powstała ostatecznie wersja Prognozy, w której "dopuszczono realizację jednej kondygnacji podziemnej".	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D Obszar planu	§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu: 1)tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U; 2)tereny komunikacji: a)tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L, b)tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D.		x	Prace planistyczne, do etapu opiniowania i uzgadniania włącznie, prowadzone były jednorowo dla części A opracowania. W maju 2018 r. podjęto uchwałę zakładającą podział części A, na część A1 oraz A2. Projektanci planu byli zobligowani do podziału opracowania na części oraz dokonania stosownych korekt spowodowanych w/w podziałem, w tym dostosowaniu prognoz środowiskowych obu części do zapisów ówczesnych wersji pla-

<p>2. Projekt planu miejscowego jest niezgodny z ustaleniami z prowadzonych od końca lutego do maja ub. roku konsultacji społecznych i podjętą uchwałą Rady Miasta Puszczykowa z dnia 28.05.2018 r., pozostawiając rozwiązanie przejazdu pod torami kolejowymi, tj. tunel, w lokalizacji spornej oraz nie zmieniając jego wielkości i przeznaczenia. Rok temu mieszkańcy uzyskali od władz zapewnienie o poddaniu dalszym konsultacjom przejścia pieszo-rowerowego z wariantem przejazdu dla samochodów uprzywilejowanych zlokalizowanego bliżej ul. Dworcowej zamiast budowy tunelu w ul.3 Maja.</p>		<p>§ 9.2.Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1)ustala się: a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu, b) dla terenu KD-L: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - ścieżka rowerowa, - lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L, c) dla terenów KD-D: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - lokalizację tunelu na terenie 3KD-D;</p>	x		<p>nu. Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.</p>
<p>3. W projekcie Planu pojawił się za to zapis, który będzie w swoim założeniu powodował wzmoczony ruch samochodowy na Niwce, tj. zaproponowano dwujezdniowy tunel szerokości 15m. Oczywiście jest fakt, że wzrastający ruch samochodowy stanowi jeden z podstawowych czynników zagrożenia bezpieczeństwa i pogarszających się warunków środowiskowych dla użytkowników dróg oraz mieszkańców.</p>		<p>PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO do mpzp dla terenów położonych w Puszczykowie w rejonie pomiędzy torami PKP, ulicą Kosynierów Mił, rzeką Wartą, ulicą Nadwarciańską i ulicą Mocka, obręb Niwka, ark. 8, 9, 10 i 12 – CZĘŚĆ A2 12. Streszczenie ...Analizie i ocenie poddano projekt uchwały Rady Miasta Puszczykowa zawierający ustalenia realizacyjne, a także rysunek projektu planu w skali 1: 2 000.</p>	x		<p>Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.</p>
<p>4. Zwiększenie ruchu samochodowego związane z powstaniem dwujezdniowego tunelu narazi mieszkańców zarówno obszaru objętego projektem Planu, jak i sąsiednich ulic na znaczną utratę wartości nieruchomości. Spadek wartości nieruchomości w pobliżu tunelu w wyniku uchwalenia przedmiotowego Planu miejscowego spowoduje powstanie dodatkowych, a nieprzewidywanych najwyraźniej projektem planu, obciążeń finansowych po stronie gminy. Pomijając ogromne koszty budowy samego tunelu, uchwalenie planu miejscowego w takim kształcie odniesie i ten skutek, że właściciele nieruchomości negatywnie dotkniętych planem miejscowym będą mogli wystąpić do gminy o odszkodowania w trybie art. 36 ust. 1 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, do wypłaty których gmina będzie zobowiązana i co dodatkowo obciąży jej budżet, uniemożliwiając realizację innych potrzebnych zadań. Ten skutek najwyraźniej jednak nie jest brany pod uwagę przez projekt planu.</p>		<p>Przystąpienie do sporządzenia planu dla obszaru położonego w granicach przedstawionych na załączniku graficznym do uchwały inicjującej ma umożliwić ustalenie przeznaczenia terenów oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy, w tym dostosowanie funkcji, struktury i intensywności zagospodarowania do uwarunkowań środowiska przyrodniczego. Sporządzany plan pozwoli również na sformułowanie docelowego układu powiązań komunikacyjnych oraz ewentualnego uzbrojenia terenów w elementy infrastruktury technicznej.</p>	x		<p>Dla przedmiotowego planu sporządzona została prognoza skutków finansowych, która wykazuje, że Miasto poniesie stosowne koszty na etapie realizacji ustaleń planu. Zgodnie z w/w prognozą, planowane są również sukcesywne wpływy do budżetu Miasta z tytułu uchwalenia planu miejscowego.</p>
<p>5. Prognoza środowiskowa podkreśla znaczenie przede wszystkim rozwojowe dla obszaru objętego planem, nie uwzględniając istotnego wpływu na pogorszenie warunków życia mieszkańców, a w jednym z aspektów autorzy widzą nawet poprawę tychże warunków.</p>			x		<p>Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.</p>

		<p>Dotyczy to zapisu z rozdziału 8.7, gdzie dążeniem do rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, w tym budową tunelu, tłumaczy się poprawę warunków życia mieszkańców obszaru objętego Planem. Autorzy Prognozy twierdzą, że „projekt planu miejscowego będzie nieznacznie wpływał na warunki życia społeczności lokalnej ze względu na charakter wprowadzanych funkcji”, co jest zaprzeczeniem konsekwencji związanych z planowaną budową tunelu dla mieszkańców całego obrębu Niwka, a zwłaszcza bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją ulic: 3 Maja i Kosynierów Mil. i Dąbrowskiego. Czytamy wręcz o podnoszeniu komfortu życia mieszkańców! (Zapisy projektu planu miejscowego (...) dają podstawy do rozwijania terenów inwestycyjnych przy jednoczesnym podnoszeniu komfortu życia i dbałości o środowisko”. Proszę uzasadnić w jaki sposób komfort życia ludzi mieszkających najbliżej tej inwestycji ulegnie poprawie. Czy np. obowiązkowe podświetlenie tunelu nocą, dające szeroką lunę światła świecącego prosto w okna domów naprzeciwko wyjazdu z tunelu będzie wiązało się z poprawą jakości życia a zwłaszcza snu? Zaburzenia snu wiążą się z niekorzystnym oddziaływaniem na zdrowie i długość życia. Stanowią więc zagrożenie dla zdrowia.</p> <p>6. Wyraźnym przykładem nierzetelności Prognozy jest ograniczenie analizy wpływu ustaleń projektu Planu na środowisko. Prognoza wskazuje m.in., iż zapisy projektu planu nie spowodują realizacji inwestycji wpływających w znacznym stopniu negatywnie na środowisko na analizowanym obszarze oraz w jego otoczeniu”, co jest niezgodne z dostępną wiedzą i opracowaniami dotyczącymi oddziaływań na środowisko nowej infrastruktury drogowej, zwłaszcza bezkolizyjnych przejazdów, które w oczywisty sposób są najchętniej wybierane przez uczestników ruchu drogowego. Skracają to przecież czas podróży do miejsca docelowego. Można zatem odnieść wrażenie, iż Prognoza zakłada, że tunelem o szerokości 15m samochody będą jeździć sporadycznie.</p> <p>7. Kolejnym przykładem niespójności treści Prognozy są akapity ze streszczenia i rozdziału 8.5, z których pierwszy brzmi: - Realizacja ustaleń projektu planu, szczególnie biorąc pod uwagę projektowane funkcje, nie powinna wpłynąć na zmianę warunków klimatu akustycznego” (Prognoza str. 37).</p>		<p>zgodnie ze wskazaniami polityki przestrzennej obowiązującego studium. Zgodnie z uchwałą Nr 146/16/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 27 września 2016 r. potrzeba sporządzenia planu wynika głównie z braku tego typu dokumentu na omawianym obszarze oraz chęci ustalenia funkcji i zasad zagospodarowania terenu, co pozwoli na rozstrzygnięcie sposobu zagospodarowania przestrzeni. W obowiązującym Studium miasta Puszczykowa analizowany obszar znajduje się w obrębie terenu oznaczonego symbolem: MU – tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Niniejsza prognoza złożona jest z dwóch części. Pierwsza część stanowi ocenę istniejących uwarunkowań środowiska przyrodniczego, z uwzględnieniem podziału na jego poszczególne elementy: obecne użytkowanie terenu, warunki gruntowe, warunki glebowe, rzeźbę terenu, warunki wodne, szatę roślinną i świat zwierzęcy, klimat lokalny i komfort akustyczny, ludzi, zabytki oraz krajobraz. Opracowanie dotyczy południowej części miasta Puszczykowa (fragment obrębu Niwka), zlokalizowanego pomiędzy torami PKP a ulicą Nadwarciańską. Powierzchnia obszaru objętego projektem planu (część A2) wynosi ok. 3,5 ha. Teren opracowania ograniczony jest bezpośrednio od zachodu torami kolejowymi, od północy ulicą Kosynierów Miłosławskich, od wschodu ulicami 3-go Maja i Dąbrowskiego. Tereny zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru opracowania, w znacznej mierze są silnie zurbanizowane. Obszar opracowania również jest zainwestowany. Natomiast druga część odnosi się do konkretnych zapisów projektu planu w kontekście ich zgodności z przepisami prawa dotyczącymi ochrony</p>			<p>go. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p> <p>x</p> <p>Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p> <p>Zacytowane fragmenty prognozy środowiskowej są ze sobą zbieżne, w związku z czym uwaga zdaje się być niezasadna.</p>
--	--	--	--	---	--	--	---

			<p>a drugi: -Realizacja ustaleń projektu planu, szczególnie biorąc pod uwagę projektowane w większości funkcje, nie wpłynie znacząco na zmianę warunków klimatu akustycznego (Prognoza str. 31). Prośba o sprecyzowanie, który zapis jest właściwy.</p>		<p>środowiska, jak również ich oddziaływania na poszczególne komponenty. Prognoza wykazuje, iż zapisy projektu planu nie spowodują realizacji inwestycji wpływających w znacznym stopniu negatywnie na środowisko na analizowanym obszarze oraz w jego otoczeniu. Ponadto intencją stworzenia zapisów planu było wprowadzenie nowego zainwestowania w oparciu o panujące obecnie w ochronie środowiska standardy i dostosowanie treści do obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych. W prognozie odniesiono się m.in. do zapisów ustawy Prawo ochrony środowiska, o ochronie przyrody, Prawo wodne oraz przytoczono konkretne zapisy projektu planu, spełniające wymogi wynikające z tych i innych ustaw. Dotyczą one m.in. gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi, gospodarki odpadami, zagospodarowania ścieków.</p>			
			<p>8. Określenia użyte w Prognozie „nieznacznie wpływają” i „nie powinna wpływać” są nieprecyzyjne i budzą zastrzeżenia interpretacyjne, dając szerokie możliwości nadużyć oraz spekulacji.</p>		<p>Na obszarze opracowania nie przewidyje się większych zmian rzeźby terenu, większym przekształceniom mogą ulec tereny pod nowymi budynkami, co związane jest z ich posadowieniem i fundamentowaniem. Wszelkie tego typu przekształcenia, prowadzące do wprowadzenia nowego zainwestowania, w postaci nowych budynków i obsługującej je infrastruktury komunikacyjnej, wiążą się z nieodwracalnym zniszczeniem powierzchni ziemi i gleby. Mogą w ten sposób powstawać nowe formy antropogeniczne, takie jak: zwałowiska, nasypy, powierzchnie niwelowane. Z tego powodu ważnymi zapisami projektu planu są ustalenia określające maksymalne powierzchnie zabudowy oraz udział powierzchni biologicznie czynnych. Pozwolą one na pozostawienie niezabudowanych obszarów o nienaruszonej powierzchni terenu i zbliżonym do naturalnego podłożu gruntowym. Ponadto prace ziemne powodują powstawanie mas ziem-</p>	x		<p>Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p>
			<p>9. Z przykrością stwierdzam, że rozwiązania problemu korkującej się drogi wojewódzkiej 430 i 431 próbuje szukać się w inwestycji, która na zawsze zburzy spokój mieszkańców dzielnicy Niwka wprowadzając na nasze ulice ruch tranzytowy. Jest to sprzeczne z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Puszczykowa z 2018r. (zwanym dalej Studium) o zniwelowaniu ruchu tranzytowego na obszarze Miasta Puszczykowa (w szczególności w ul. Dworcowej, ul. Poznańskiej oraz ciągu ul. Wczasowej, ul. Ratajskiego, ul. Nadwarciańskiej). Z definicji ruch tranzytowy to ruch pojazdów, który nie ma punktu początkowego ani końcowego na danym obszarze. Eliminacja tranzytu odbywa się poprzez zniechęcanie kierowców do przejeżdżania przez dany obszar a nie zapraszanie ich do małego spokojnego miasteczka, do spokojnej dzielnicy domów jednorodzinnych.</p>		<p>Wszelkie tego typu przekształcenia, prowadzące do wprowadzenia nowego zainwestowania, w postaci nowych budynków i obsługującej je infrastruktury komunikacyjnej, wiążą się z nieodwracalnym zniszczeniem powierzchni ziemi i gleby. Mogą w ten sposób powstawać nowe formy antropogeniczne, takie jak: zwałowiska, nasypy, powierzchnie niwelowane. Z tego powodu ważnymi zapisami projektu planu są ustalenia określające maksymalne powierzchnie zabudowy oraz udział powierzchni biologicznie czynnych. Pozwolą one na pozostawienie niezabudowanych obszarów o nienaruszonej powierzchni terenu i zbliżonym do naturalnego podłożu gruntowym. Ponadto prace ziemne powodują powstawanie mas ziem-</p>	x		<p>Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.</p>
			<p>10. Realne zwiększenie liczby pojazdów po powstaniu 15 metrowego tunelu, w tym głównie samochodów spoza miasta Puszczykowa, to niezaprzeczalny wzrost poziomu hałasu, przekraczający dopuszczalne normy określone Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1.10.2012 r. (opublikowanym w Dzienniku Ustaw z 22.01.2014, poz 112), podczas gdy w Prognozie jak i</p>		<p>Wszelkie tego typu przekształcenia, prowadzące do wprowadzenia nowego zainwestowania, w postaci nowych budynków i obsługującej je infrastruktury komunikacyjnej, wiążą się z nieodwracalnym zniszczeniem powierzchni ziemi i gleby. Mogą w ten sposób powstawać nowe formy antropogeniczne, takie jak: zwałowiska, nasypy, powierzchnie niwelowane. Z tego powodu ważnymi zapisami projektu planu są ustalenia określające maksymalne powierzchnie zabudowy oraz udział powierzchni biologicznie czynnych. Pozwolą one na pozostawienie niezabudowanych obszarów o nienaruszonej powierzchni terenu i zbliżonym do naturalnego podłożu gruntowym. Ponadto prace ziemne powodują powstawanie mas ziem-</p>	x		<p>Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Zapisy projektu planu nakazują</p>

w projekcie uchwały dotyczącej przedmiotowego Planu w § 5 ust. 2, jednoznacznie określono: „W zakresie kształtowania komfortu akustycznego w środowisku ustala się nakaz dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej” (Prognoza str. 19). Spełnienie tego zapisu jest trudne już w chwili obecnej przy istniejącym sąsiedztwie linii kolejowej, ponieważ jeden przejeżdżający pociąg generuje hałas rzędu 80dB. Jeśli do tego wliczone zostaną przejeżdżające w dużej ilości samochody jako dodatkowe źródło hałasu, normy z pewnością zostaną przekroczone. Natężenie ruchu pojazdów jest głównym generatorem hałasu drogowego stąd ma największy wpływ na jego poziom. Podana zgodnie z danymi Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Studium z 2018 liczba aut poruszających się w ciągu dnia drogą 430 i 431 wyniosła w 2010 r. ok. 10 000 samochodów, a po 9 latach, jest z pewnością dużo wyższa w związku z rozwojem budownictwa mieszkaniowego w okolicznych miejscowościach. Już przy ilości 2000 pojazdów generowany hałas w porze dnia szacuje się na ok. 70dB! Normy będą zatem zasadniczo przekraczane. Dodatkowo po uruchomieniu na trasie Poznań-Kościan Poznańskiej Kolei Metropolitalnej w 2020r, poziom hałasu wzrośnie jeszcze bardziej. Mieszkańcy terenu objętego Planem będą zatem narażeni z jednej strony na znacznego stopnia hałas drogowy a z drugiej na hałas kolejowy. Zgodnie ze współczesną wiedzą medyczną nadmierny hałas powoduje rozdrażnienie, stres, stany przewlekłego zmęczenia, zaburzenia snu, choroby układu krążenia, spadek koncentracji oraz zaburzenia funkcji poznawczych zwłaszcza u dzieci. A zatem jest to kolejny czynnik wpływający negatywnie na zdrowie mieszkańców ulic położonych w pobliżu planowanego tunelu, jak i w całym obrębie Niwki. W poniższej tabeli zgodnie z opracowaniem Gierasiemiuka i wsp. „Hałas w otoczeniu dróg i ulic - problemy oceny i działania ochronne” przedstawiono wpływ natężenia ruchu pojazdów na poziom hałasu. Wartości równoważnego poziomu dźwięku LAeq ustalono dla okresu jednej godziny w odległości 1 m od krawędzi ulicy przy przejeździe pojazdów ze średnią prędkością 50 km/h. Podane wartości wykazują, że zmniejszenie natężenia ruchu o połowę z 2000 do 1000 pojazdów

nych, które należy w odpowiedni sposób zagospodarować, zgodnie z przepisami odrębnymi. W wyniku wprowadzonego zapisami planu zainwestowania warunki podłoża na przedmiotowym obszarze mogą ulec pewnym zmianom. W miejscach wprowadzenia zabudowy i lokalizacji elementów infrastruktury technicznej i dojazdów nastąpi uszczelnienie powierzchni kosztem obszarów biologicznie czynnych. Zapisy projektu planu dotyczące gospodarki wodami opadowymi i ściekami pozwolą, aby stan wód gruntowych nie uległ pogorszeniu w wyniku potencjalnych zanieczyszczeń mogących pochodzić z wprowadzanej zapisami planu funkcji terenu. Projekt planu zlokalizowany jest w granicach otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego. Nie obejmuje natomiast terenów samego Wielkopolskiego Parku Narodowego oraz obszarów Natura 2000. Proponowane funkcje, zgodnie z ustaleniami projektu planu nie będą swoim zasięgiem oddziaływać na zlokalizowane poza obszarem opracowania: Wielkopolski Park Narodowy (WPN), Obszar Natura 2000 – OSO PLB 300017 „Ostoja Rogalińska”, Obszar Natura 2000 – OZW PLH 300010 „Ostoja Wielkopolska” oraz Obszar Natura 2000 – OZW PLH 300012 „Rogalińska Dolina Warty” ani na inne formy ochrony przyrody. Realizacja ustaleń projektu planu, szczególnie biorąc pod uwagę projektowane funkcje, nie powinna wpłynąć na zmianę warunków klimatu akustycznego. Jednocześnie projektowane tereny podlegają już przekształceniom. Ponadto każde zwiększenie terenów zabudowy kosztem terenów biologicznie czynnych, przyczynia się do przekształcania warunków topoklimatycznych. Realizacja projektowanej zabudowy na obszarze opracowania nie spowo-

dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, co powinno być sukcesywnie kontrolowane na etapie realizacji planu miejscowego, a także powinno zostać szczegółowo przebadane w przypadku konieczności uzyskania decyzji środowiskowej dla konkretnej inwestycji.

			<p>na godzinę (istotnie z punktu widzenia przepustowości i warunków ruchu) powoduje obniżenie poziomu hałasu jedynie o 3 dB a dopiero przejazd zaledwie maksymalnie 60 pojazdów na godzinę (przy założeniu stałego w ciągu dnia natężenia ruchu) redukuje hałas do poziomu dopuszczalnego w porze dnia. Dowodzi to jak dużym problemem jest walka z nadmiernym hałasem drogowym na terenach zabudowanych. Dla objętego projektem Planu terenu oznacza to przejazd 1 samochodu co 1-2minuty co jest nierealnym założeniem z punktu widzenia spodziewanego wzrostu ruchu samochodowego z powodu powstania szerokiego tunelu. (Tabela Natężenia ruchu – w oryginale uwagi) (tabela dopuszczalnych poziomów dźwięku w strefach funkcjonalnych – w oryginale uwagi)</p> <p>11. Proponowane w Projekcie rozwiązanie minimalizacji skali hałasu „w postaci zastosowania odpowiednich środków technicznych i technologicznych”, w tym ustawienia ekranów akustycznych budzi nasz zdecydowany sprzeciw wobec konieczności posadowienia tego rodzaju ekranów blisko ogrodzeń i okien stojących w pobliżu domów. Ekran zaburza w sposób znaczący estetykę krajobrazu i jakość życia mieszkańców tej okolicy, zaciemnia ogrody i będą stanowić barierę w relacjach międzyludzkich, co po raz kolejny jest sprzeczne z zapisem Projektu o „podnoszeniu komfortu życia”</p> <p>12. Skoro nie przeprowadzono badań dotyczących aktualnego poziomu hałasu na omawianym obszarze i nie ma założeń dotyczących poziomu wzrostu hałasu komunikacyjnego po powstaniu tunelu, to na jakiej podstawie autorzy Projektu piszą o „nieznaczącym wpływie ustaleń projektu planu na klimat akustyczny”? Prognoza w dalszym brzmieniu wręcz „ogranicza możliwości wprowadzania funkcji uciążliwych, a więc takich które generują uciążliwości związane z hałasem lub zanieczyszczeniami powietrza, będące przedsięwzięciami mogącymi zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”.</p> <p>13. Zapisy Prognozy odnoszące się do hałasu są w końcu niezgodne z dokumentem strategicznym miasta, tj. Studium z 2018 r., w którym czytamy, że w „zakresie poprawy standardów życia mieszkańców Miasta Pusz-</p>		<p>duje negatywnego transgranicznego oddziaływania na stan środowiska. Projektowane zainwestowanie sankcjonowane zapisami analizowanego projektu planu ogranicza możliwości wprowadzania funkcji uciążliwych, a więc takich które generują uciążliwości związane z hałasem lub zanieczyszczeniami powietrza, będące przedsięwzięciami mogącymi zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.</p> <p>Wprowadzenie nowej zabudowy i infrastruktury pozostanie nie bez znaczenia dla istniejących na terenie opracowania roślin i zwierząt. Proponowane zapisy zawarte w omawianym dokumencie mogą wpłynąć częściowo na rozerwanie siedlisk, choć nie mają one charakteru wielkoskalowego. Jednocześnie każde nowe zainwestowanie na terenie nie zagospodarowanym przyczynia się do niszczenia gatunków występujących samoczynnie. Często nie są to gatunki cenne, ale z punktu widzenia różnorodności biologicznej ważne. Dlatego też projekt planu określa postępowanie w zakresie ochrony zasobów przyrodniczych i tym samym zapewnia warunki do podtrzymania bioróżnorodności biologicznej m.in. zagospodarowanie zielenią wszystkich wolnych od utwardzenia fragmentów terenu. Projekt planu miejscowego będzie nieznacznie wpływał na warunki życia społeczności lokalnej ze względu na charakter wprowadzanych funkcji. Spowoduje to z jednej strony zwiększenie przebywania ludzi w obrębie analizowanego obszaru. Zapisy projektu planu miejscowego odnosząc się szeroko do sfery ochrony środowiska przyrodniczego i krajobrazu oraz kształtowania ład przestrzennego dają podstawy do rozwijania terenów inwestycyjnych przy jednoczesnym podnoszeniu komfortu życia i dbałości o środowisko. Ponadto przepisy wymagające zachowania komfortu aku-</p>			
					x		Propozycja posadowienia ekranów akustycznych, aby zminimalizować skalę hałasu nie jest propozycją obligatoryjną. W przypadku uzasadnionej konieczności technicznej ochrony przed hałasem, należy dobrać odpowiedni rodzaj środków technicznych i technologicznych.	
					x		Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.	
					x		Lokalizacja tunelu w ciągu drogi 3KD-D ma na celu usprawnienie komunikacji całego Miasta Puszczykowa, co jest zgodne z zapi-	

<p>czykowa należy dążyć do zapewnienia komfortu akustycznego i niwelowania hałasów komunikacyjnych, wynikających z przebiegu dróg wojewódzkich oraz powiatowych (w szczególności w ciągu ul. Wczasowej, ul. Ratajskiego, ul. Nadwarciańskiej)”. Czyż nasza dzielnica nie leży w obrębie Puszczykowa, a wprowadzając na niej zwiększony ruch samochodowy będziemy niwelować hałas jednym, a wprowadzać go innym częściom miasta? Jesteśmy tymi samymi mieszkańcami miasta, co sąsiedzi z w/w ulic i oczekujemy wypełnienia postanowień Studium i nie dzielenie nas na lepszych i gorszych.</p>				sami Studium.
<p>15. Założenia projektu Planu miejscowego wpisujące w plany gminy 15m. tunel, faworyzują ruch samochodowy wobec ruchu pieszego i rowerowego, co jest niezgodne z najnowszymi trendami ekologii i ochrony środowiska oraz przepisami wiążącymi samorządy, zapisanymi w Strategii Polityki Ekologicznej Państwa (PEP) 2030, Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), w Krajowym Programie Ochrony Powietrza z 2015 r. oraz licznymi dyrektywami UE w zakresie ochrony środowiska. W ramach Strategii Polityki Ekologicznej Państwa prowadzone mają być prace mające ograniczyć emisję zanieczyszczeń z transportu drogowego. Wiele miejsc w Polsce jest zobligowanych do poprawy jakości powietrza, a my mamy zgadzać się na zwiększanie ilości zanieczyszczeń?</p>	<p>stycznego dają wytyczne przy dalszym projektowaniu ładu przestrzennego do zabezpieczenia maksymalnego komfortu życia mieszkańcom w tym zakresie. Podobnie dzieje się w zakresie zanieczyszczeń emitowanych do powietrza przez poruszające się pojazdy. Projekt planu w swym zakresie może wpłynąć nieznacznie na krajobraz. Należy mieć bowiem na uwadze fakt, że tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową i usługową w dużej mierze są już zainwestowane i mają charakter krajobrazu typowo miejskiego. Przed zaburzeniem ciągłości systemu przyrodniczego, charakterystycznej topografii terenu, a także układu urbanistycznego, ustalenia planu wprowadzają np. tereny lasów celem poprawy wizerunku miasta i walorów krajobrazowych terenów zurbanizowanych, które będą harmonizować z otoczeniem. W ostatnim czasie następuje wzrost świadomości ekologicznej, związany z ograniczeniem dobra, jakim jest przestrzeń. Poprawie krajobrazu sprzyja także zmieniające się prawo, które ma zagwarantować dbałość o krajobraz w dużej mierze na poziomie gmin. W granicach planu nie występują udokumentowane złoża surowców. Projekt planu obejmuje swoim zasięgiem strefy ochrony stanowisk archeologicznych. Zapisy planu w sposób szczegółowy odnoszą się do kierunków ochrony dziedzictwa kulturowego znajdującego się na obszarze opracowania, co powinno przyczynić się do ogólnej poprawy walorów krajobrazowych miasta, a przez to wzrostu jego atrakcyjności. Jednocześnie zapisane w projekcie planu funkcje nie powodują uciążliwości oddziałujących na nieruchomości sąsiednie, przez co zapewniony jest rozwój terenów miejskich, z poszanowaniem zasad kształtowania ładu przestrzennego i wartości histo-</p>	x		Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Projektowany układ komunikacyjny uwzględni zarówno ruch samochodowy jak i pieszy i rowerowy (ustalenie lokalizacji co najmniej jednostronnego chodnika dla terenów KD-D i KD-L oraz ścieżki rowerowej dla terenów KD-L).
<p>16. W Prognozie brakuje rzetelnej oceny bieżącego stanu powietrza w Puszczykowie, jak również prognozy dotyczącej jakości powietrza po wybudowaniu tunelu. Tabela 1 w Prognozie przedstawia klasyfikację za rok 2017 dla całej Wielkopolski, a nie dla obszaru objętego projektem Planu, podczas gdy dla Puszczykowa można stworzyć takie wiarygodne i aktualne dane na podstawie np. analizy danych uzyskanych z urządzeń pomiarowych rozmieszczonych w kilku miejscach w Puszczykowie. Odczyty czujników jakości powietrza z minionego okresu zimowego wskazują na wielokrotne przekroczenia norm dot. pyłu zawieszzonego PM10 oraz pyłu PM2,5. Znaczne zanieczyszczenie powietrza odczuwalne jest zwłaszcza w okresie zimowym nie tylko na opracowywanym planem obszarze, ale również na terenach z nim sąsiadujących. Sytuacja ulegnie pogorszeniu po powstaniu tunelu, a i tak obszar objęty Pla-</p>		x		Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.

			<p>nem zaliczany jest do strefy klasy C, w której stężenie pyłów PM_{2,5} i PM₁₀ przekracza poziom dopuszczalny.</p> <p>Zgodnie z wytycznymi Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w strefach zaliczonych do klasy C wymagane jest prowadzenie przez gminę określonych działań, mających na celu osiągnięcie odpowiednich poziomów dopuszczalnych lub docelowych substancji w powietrzu. Obawiam się, że na Nivce będziemy zmuszeni do noszenia masek antysmogowych i montowania w domach filtrów powietrza. (diagram wskaźników zanieczyszczenia powietrza – w oryginale uwagi)</p> <p>17. W Prognozie nie ustosunkowano się do zasadniczych zmian jakości powietrza w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze spalin samochodowych w przypadku realizacji planu budowy tunelu. Ta burząca ład środowiskowy całej dzielnicy Nivka i będąca zaprzeczeniem działań miasta w kierunku ochrony środowiska inwestycja w sposób zasadniczy wpłynie na zwiększenie stężenia substancji toksycznych pochodzących ze spalin samochodowych, bo natężenie ruchu samochodowego istotnie wzrośnie. Ruch samochodowy ma zasadnicze znaczenie dla jakości powietrza, co podkreśla wiele opracowań, raportów i badań naukowych na całym świecie.</p> <p>W tabeli 1 Prognozy, oceniającej aktualny na 2017 stan powietrza w Wielkopolsce podano przekroczenie norm wyłącznie dla benzo(a)pirenu jako jednego z czynników szkodliwych zawartych w spalinach samochodowych o bardzo negatywnym oddziaływaniu na organizm człowieka (o czym poniżej). Przy zwiększeniu ilości samochodów zawartość substancji szkodliwych pochodzących z silników samochodowych w okolicy tunelu i sąsiednich obszarach będzie znacznie przekroczona, co zasadniczo wpłynie na zdrowie i długość życia mieszkańców. Dotyczy to zarówno benzo(a)pirenu, NO₂, CO, jak i wyżej wymienionych pyłów PM₁₀ i 2,5.</p> <p>Najwyższa Izba Kontroli w raporcie z 2017 r podaje, że „jakość powietrza w Polsce należy do najgorszych w Europie. Światowa Organizacja Zdrowia i Europejska Agencja Środowiska oszacowały liczbę śmiertelnych ofiar zanieczyszczeń powietrza w Polsce na ponad 40 tys. rocznie, przy czym w dużych miastach to ruch samochodów i lotnictwo ma dużo większy wpływ na</p>		<p>rycznych.</p> <p>Ponadto w prognozie zawarto informację o braku konieczności wprowadzenia rozwiązań alternatywnych do zaproponowanych w projekcie planu, o braku oddziaływania transgranicznego w trakcie realizacji zapisów planu, a także o metodach monitoringu i częstotliwości jego przeprowadzania.</p>			
						x		<p>Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p>

liczbę przedwczesnych śmierci. Sytuacja jest szczególnie zła pod względem zanieczyszczenia pyłami zawieszonymi PM 10 i PM2,5 oraz najbardziej toksycznymi dla zdrowia związkami tj. węglowodorami, tlenkami azotu i węgla. Najczęstszymi chorobami powodowanymi przez spaliny samochodowe są: astma, przewlekłe choroby płuc, stany zapalne dróg oddechowych, nowotwory, choroby serca oraz układu nerwowego oraz DEMENCJA (ch. Alzheimer’a)”.

Po polskich drogach jeździ coraz więcej, w dodatku coraz starszych samochodów, co pozostaje nie bez wpływu na emisję toksycznych spalin.

(diagram wieku samochodów osobowych w wybranych krajach UE – w oryginale uwagi).

Uzasadnienie naukowe zagrożeń dla zdrowia mieszkańców przy zwiększeniu liczby samochodów w obszarze objętym Planem oraz na obszarach sąsiednich w oparciu o opracowanie naukowe prof. Henryka Mazurka „Zagrożenie dla zdrowia czy moda na ekologię?” Warszawa 2018:

„Najbardziej szkodliwe dla zdrowia substancje zawarte w spalinach samochodowych to węglowodory aromatyczne i tlenki azotu:

A. Cząstki zawarte w spalinach silników, w tym m.in. wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne i inne kancerogeny wywierają efekty toksyczne i immunologiczne. Powodują nasilenie stresu oksydacyjnego w komórkach śródbłonna, z obniżeniem ich żywotności, a od lat wiadomo, że spaliny zaburzają równowagę Th1/Th2, co prowadzi do wzrostu ryzyka rozwoju alergii i astmy (zarówno u dzieci, jak i dorosłych). Najgroźniejsze wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne wykazują efekty karcynogenne (benzo(a)piren, naftalen) lub mutagenne (dioksyny).

Składniki spalin modulują metabolizm i powodują uszkodzenia DNA ludzkich komórek nabłonkowych i pęcherzyków płucnych, których skutkiem może być karcynogeneza.

Ryzyko raka płuca u osób narażonych na spaliny silnikowe (zwłaszcza silników wysokoprężnych) jest dobrze udokumentowane, ale ostatnio pojawiają się doniesienia o zwiększaniu ryzyka zachorowania także na raka nerki i pęcherza moczowego, białaczkę czy chłoniaka.

B. W badaniach epidemiologicznych tlenek azotu (NO2) jest traktowany jako marker zanieczyszczeń

wynikających z ruchu drogowego. Zwraca się uwagę na związek pomiędzy miejscem zamieszkania w pobliżu ruchliwych dróg a niższym rozwojem umysłowym lub zwiększonym ryzykiem demencji (nawet 12-krotnie w porównaniu z osobami mieszkającymi w odległości ponad 150 m od drogi, gdzie stężenie zanieczyszczeń jest 10-krotnie niższe).

Liczne badania epidemiologiczne potwierdziły związek nawet krótkotrwałej ekspozycji na N02 z występowaniem objawów oraz z nagłymi wizytami i hospitalizacjami z przyczyn oddechowych, zwłaszcza astmy. Korrelacja ta jest najbardziej widoczna u dzieci oraz osób powyżej 65. roku życia.

U osób chorujących na astmę narażonych na N02 obserwuje się nasilenie odpowiedzi na alergen, co prowadzi do występowania objawów i zwiększonego zużycia leków.

U dzieci z astmą, które mieszkają blisko ruchliwych dróg (a więc przewlekle narażonych), rośnie ryzyko napadów astmy lub zapalenia płuc oraz słabsza odpowiedź po podaniu leku rozszerzającego oskrzela.

Długotrwałe narażenie osób zdrowych na N02 prowadzi do indukowania stanu zapalnego, którego częstą konsekwencją jest wystąpienie nadreaktywności oskrzeli.

Ekspozycja na N02 (idąca w parze z narażeniem na pyły PM, np. w pobliżu ruchliwych dróg) wiąże się z obniżeniem wskaźników czynnościowych płuc.

Skutkiem długotrwałej ekspozycji na N02 jest zwiększone ryzyko rozwoju astmy u dzieci.

Ekspozycja prenatalna na N02 może wywoływać zmiany metylacji genów mitochondrialnych i zaangażowanych w procesy antyoksydacyjne (efekty epigenetyczne).

Ponadto u dzieci narażonych ciężarnych obserwowano:

- zaburzenia krążenia w obrębie łożyska, prowadzące do zahamowania wzrastania wewnątrzłonowego (wzrost ryzyka 37% dla wagi i o 42% dla długości ciała na każde 10 pg/m³ N02);
- wyższe skurczowe ciśnienie tętnicze krwi u dzieci w wieku 11 lat (związane z narażeniem w 3 trymestrze ciąży);
- opóźnienie rozwoju umysłowego, zwłaszcza u dzieci matek pozostających na diecie ubogiej w antyoksydanty.”

			<p>18. W rozdziale 8 Prognozy, w pkt 8.2.: Oddziaływanie na warunki podłoża, stwierdza się, że: „Istotną ingerencją w warunki gruntowe może być ewentualna realizacja kondygnacji podziemnych, dlatego należy rozważyć zastrzeżenie, że ich budowa nie może doprowadzić do destabilizacji stosunków wodnych lub niekorzystnego oddziaływania na stateczność gruntów”. Dalej w części 8.3 Oddziaływanie na warunki wodne (str. 28 i 29) w sposób jednoznaczny i szeroki mówi się o licznych zagrożeniach związanych z ewentualną budową infrastruktury drogowej, nie wspominając nic o konsekwencjach o wiele większej ingerencji na warunki gruntowo-wodne związane z planowanym posadowieniem tunelu na ocenianym terenie, ingerującym kilkanaście metrów w głąb gruntu. Prowadzenie tak głębokiej budowy wiąże się z ewidentnym naruszeniem istniejącej struktury cieków wodnych i warstw wodonośnych. To w sposób jednoznaczny powoduje nieopisane i trudne do przewidzenia konsekwencje związane z możliwością utraty wód gruntowych, tak przecież skromnych na terenie województwa wielkopolskiego oraz dalszym i postępującym „stepowaniem” terenu. Uniemożliwi to także zakładanie lub utrzymanie studni głębinowych.</p> <p>19. W analizie w części 8.3 Oddziaływanie na warunki wodne (str. 29) oparto się tylko i wyłącznie na przypuszczeniach związanych z położeniem warstw wodonośnych „...Najprawdopodobniej jednak warstwy wodonośne leżą poniżej 2 m p.p.t....”. Nie dokonano rzeczowego sprawdzenia tych informacji, które w kontekście powstania tunelu ma ogromne znaczenie, a wnioski: „...dzięki czemu zagrożenie jest bardzo niskie” nie mają żadnego uzasadnienia merytorycznego.</p> <p>20. W związku z bardzo ograniczonym obszarem analizowanym w Prognozie i projekcie Planu wnoszę o ujawnienie szerszych planów i prognoz dotyczących naszego miasta, w tym planowanych razem z powiatem inwestycji o znaczeniu komunikacyjnym, np. przebudowy skrzyżowania u zbiegu ulic: Dworcowej, 3 Maja, Nadwarciańskiej i Ratajskiego, jak również zagospoda-</p>		x	<p>Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p>
					x	<p>Zapisy prognozy środowiskowej są adekwatne dla dokumentu na potrzeby którego została sporządzona, czyli miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko otrzymał pozytywne opinie i uzgodnienia, w tym także od Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.</p>
					x	<p>Postulaty zawarte w uwadze wykraczają poza kompetencje związane ze sporządzeniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.</p>

		<p>rowania terenu u zbiegu ulic: Radosnej i Dąbrowskiego oraz przedłużeniu ulicy Dąbrowskiego, zagospodarowania terenu wokół Szpitala. Pozwoli to na prowadzenie dialogu społecznego, z uwzględnieniem oczekiwań i obaw mieszkańców zamieszkujących najbliżej w pobliżu potencjalnych terenów inwestycyjnych.</p> <p>Interesujący jest fakt, że w opracowaniach dotyczących województwa wielkopolskiego w Projekcie planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania. Poznański Obszar Metropolitalny w rozdziale: Rozwój efektywnego systemu komunikacyjnego, nie ma informacji o tunelu w Puszczykowie.</p>		
		<p>21. Radnym i mieszkańcom wciąż zaprzeczającym, że tunel pod torami na ul. 3 Maja jest oczekiwanym przedsięwzięciem zwłaszcza przez przejeżdżających przez Puszczykowo mieszkańców gmin sąsiednich, przytaczam jedną z wielu opinii mieszkańca Mosiny zapisaną na portalu społecznościowego:</p> <p>„Wprowadziliśmy się do Mosiny dobry rok temu. I uważam, że była to jedna z gorszych decyzji. Te dojazdy! pracujemy w Poznaniu lub jego okolicy (niestety z drugiej strony). Mimo że dojeżdżam tylko do Starołęki - po południu wjazd do Mosiny to jakaś tragedia. Od strony Kórnik stoi się w korku tuż za zakrętem za zjazdem do Puszczykowa. To jest jakieś plus 20 minut codziennych nerwów. Od strony Lubonia nie jest lepiej. Kiedyś funkcjonował przejazd przez tory niedaleko szpitala w Puszczykowie - można było zjechać i nadrobić kilka km jakoś skrócić sobie czas powrotu. W związku z modernizacją linii kolejowej przejazd jednak zamknięto” i inna wypowiedz: „ Mamy dość stania w korkach. Czekamy na tunel w Puszczykowie ”.</p>	x	Brak powiązania treści uwagi z ustaleniami projektu planu miejscowego. Obszar, o którym mowa w uwadze zlokalizowany jest poza granicami opracowania.
		<p>22. Ulica 3 Maja, jak i wszystkie ulice otaczające analizowany Planem miejscowym obszar, to drogi kategorii dojazdowej i lokalnej a zmiana klasy drogi, którą wymaga zwiększenie natężenia ruchu to konieczność jej przebudowy, co nie zostało zapisane w projekcie Planu ani w Studium z 2018 r. Co więcej przebudowie będą musiały ulec także ogrodzenia mieszkańców a zwłaszcza bramy wjazdowe niedostosowane do wyjazdu na ruchliwą ulicę. Podobne przebudowy wykonali mieszkańcy ulicy Ratajskiego dla zwiększenia bezpieczeństwa przy wyjeździe i wjeździe na posesję. Nie uważam, aby mieszkańcy w/w ulic byli świadomi koniecz-</p>	x	Projekt planu zakłada realizację dróg publicznych klasy lokalnej i dojazdowej o odpowiednich parametrach dla każdej z wymienionych klas. Spełnienie tego warunku nie powoduje konieczności poszerzenia dróg w jej liniach rozgraniczających kosztem nieruchomości sąsiednich, w wyniku czego Miasto musiałoby wykupić fragmenty działek a ich dotychczasowi właściciele musie-

		ności przebudowywania ogrodzeń na własny koszt.				liby przebudować istniejące ogrodzenia i zmienić ich lokalizację. Wykup gruntu przez Miasto nastąpi pod lokalizację drogi 3KD-D, nieruchomości te jednak pozostają niezagospodarowane.
		<p>23. Lokalizacja inwestycji tunelowej w sąsiedztwie magistrali wodociągowej ul. Kosynierów Miłosławskich i dalej ul. 3 Maja i ul. Dąbrowskiego może grozić awariami i przerwami w dostawie wody dla mieszkańców. Z kolei awarie rurociągów transportujących wodę mogą powodować lokalne podtopienia budynków, zmniejszenie ich nośności przez podmycie gruntu spod ich fundamentów, a także zniszczenie nawierzchni drogowych, co w konsekwencji wymusi przeprowadzenie kosztownych remontów ulic.</p> <p>Wzrost natężenia ruchu samochodowego, nawet nie uwzględniający autobusów i samochodów dostawczych, wiąże się z dużym prawdopodobieństwem naruszenia struktury i szczelności rur wodociągowych w związku z przenoszeniem drgań z silników samochodowych na elementy infrastruktury wodociągowej. Sam Burmistrz Ślisiński jako powód odmowy przejazdu autobusu podmiejskiego linii 651 ulicą Kosynierów Miłosławskich przedstawił taki argument na jednej z ubiegłorocznych sesji RM, na której omawiano możliwe lokalizacje pętli autobusowej i alternatywnych przystanków oraz zmianę trasy przejazdu tego autobusu. Swoje stanowisko Pan Burmistrz opierał na opinii Przedsiębiorstwa Aqanet S.A. Prosimy o udostępnienie tej opinii.</p>			x	Brak jest podstaw, aby dokonać na etapie planu miejscowego szczegółowych ustaleń o możliwych awariach i przerwach w dostawie wody. Funkcjonowanie magistrali wodociągowej powinno zostać rozwiązane w fazie projektowej budowy i przebudowy dróg, w granicach których magistrala jest poprowadzona.
		Wnoszę o odstąpienie Rady Miasta Puszczykowo od sporządzenia Planu miejscowego w przedłożonym kształcie.			x	Funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Plan miejscowy ma na celu uregulowanie zasad zagospodarowania i uporządkowania terenu objętego opracowaniem, co nie byłoby tak skuteczne w przypadku możliwości wydania decyzji o warunkach zabudowy.

195	22.03.2019	A.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
196	22.03.2019	M.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
197	22.03.2019	M.L. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
198	22.03.2019	A.L. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
199	22.03.2019	J.J.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
200	22.03.2019	K.S.J. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
201	22.03.2019	A.W. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
202	22.03.2019	J.Z. C.Z. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
203	22.03.2019	B.SZ. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
204	22.03.2019	M.I.SZ. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
205	22.03.2019	M.P. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.196
206	22.03.2019	E.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
207	22.03.2019	I.G.G. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
208	22.03.2019	E.S.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.194	Jak w p.194	Jak w p.194		x	Jak w poszczególnych pozycjach p.194
209	22.03.2019	E.S.S. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.2	Jak w p.2	Jak w p.2		x	Jak w p.2
210	22.03.2019	K.P. 62-040 Puszczykowo	Nie zgadzam się z zapisem planu ustalającym lokalizację tunelu dla terenu drogi 3KD-D. UZASADNIENIE Obecnie nie ma alternatywnego bezkolizyjnego przejazdu dla samochodów pod torami kolejowymi na odcinku pomiędzy Luboniem i Mosiną. Dlatego uważam, że projektowany w planie przejazd - tunel skieruje ruch samochodów pomiędzy drogą wojewódzką nr 430 a Rogalinem i dalej Kómi-kiem właśnie w to miejsce, co przyczyni się do znacznego wzrostu ruchu samochodów na osiedlowych uliczkach tego rejonu Puszczykowa. Moim zdaniem idealną lokalizacją dla bezkolizyjnego	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D	§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu: 1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U; 2) tereny komunikacji: a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku		x	Stosownie do treści art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych. Podstawę stwierdzenia, że plan miejscowy nie narusza ustaleń studium w rozumieniu art. 20 ust. 1 u.p.z.p. stanowią łącznie część tekstowa oraz część graficzna planu miejscowego i studium. W aktualnym Studium uwarun-

			<p>przejazdu przez tory kolejowe w formie tunelu jest ul. Mocka w Mosinie (droga nr 431) położona w niedalekiej odległości od tej części Puszczykowa. Uważam, że jako dopuszczenie w planie, może znaleźć się w tym miejscu bezkolizyjne (w formie tunelu) przejście pieszo - rowerowe, które zapewni bezpieczną komunikację pieszych w tej części Puszczykowa.</p>	<p>planu symbolami: IKD-L, 2KD-L, b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: IKD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D. § 9. 2. Dla terenów oznaczonych symbolami: IKD-L, 2KD-L, IKD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1) ustala się: a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu, b) dla terenu KD-L: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - ścieżka rowerowa, - lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L, c) dla terenów KD-D: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - lokalizację tunelu na terenie 3KD-D;</p>	<p>kowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Puszczykowa przyjętym Uchwałą Nr 279/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30.01.2018 – w dziale: Kierunki rozwoju komunikacji zamieszczono informację dot. lokalizacji bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu ul.3 Maja, proponowaną optymalną lokalizację bezkolizyjnego skrzyżowania ; po przeprowadzeniu szeregu analiz technicznych, lokalizację wskazano w rysunku studium. Natomiast w punkcie 5.5 dot. linii kolejowej wskazuje się na zastępowanie jednopoziomowych skrzyżowań z układem komunikacyjnym drogowym skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Lokalizacja, ustalenia i parametry bezkolizyjnego tunelu pod linią kolejową Poznań – Wrocław wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Projektowane rozwiązanie zabezpiecza teren pod bezkolizyjne połączenie fragmentów miasta po wschodniej i zachodniej stronie linii kolejowej Poznań–Wrocław. Stanowić będzie lokalne połączenie komunikacyjne obu części miasta, przedzielonych linią kolejową, dla pojazdów osobowych, niewielkich dostawczych, karettek dowożących chorych do szpitala, a także dla ruchu pieszego i rowerowego. Celem projektowanego w planie rozwiązania jest usprawnienie lokalnego ruchu drogowego, pieszego i rowerowego oraz po-</p>
--	--	--	---	--	--

								prawa bezpieczeństwa. W związku z tym pozostawiono zapisy planu bez zmian.
211	22.03.2019	A.S.S 62-040 Puszczykowo	Jak w p.210	Jak w p.210	Jak w p.210		x	Jak w p.210
212	22.03.2019	P.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.210	Jak w p.210	Jak w p.210		x	Jak w p.210
213	22.03.2019	H.R.K. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.210	Jak w p.210	Jak w p.210		x	Jak w p.210
214	22.03.2019	J.O. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.210	Jak w p.210	Jak w p.210		x	Jak w p.210
215	22.03.2019	G.O. 62-040 Puszczykowo	Jak w p.210	Jak w p.210	Jak w p.210		x	Jak w p.210
216	25.03.2019	Stowarzyszenie Nasze Puszczykowo Ul. C. Ratajskiego 18 62-040 Puszczykowo	Stowarzyszenie Nasze Puszczykowo przedstawia swoje stanowisko w przedmiotowym zakresie i zgłasza uwagi do projektu planu wnosząc o zmianę lokalizacji tunelu oraz zmniejszenie jego parametrów technicznych (w tym szerokość jezdni, liczba pasów ruchu). Jednocześnie w tym miejscu pragniemy przypomnieć, że Stowarzyszenie Nasze Puszczykowo już w 2018 roku, w piśmie złożonym na Pana ręce (maj 2018) oraz w oświadczeniach naszych członków, przedstawiało opinię co do zasadności projektowania i budowy tunelu (ul. 3 Maja) obszar oznaczony jako 3KD-D. Wskazujemy, że bez względu na lokalizację tunelu, w przypadku podjęcia decyzji o uchwaleniu miejscowego planu, drogi łączące tunel z uwagi na dopuszczalne prędkości, warunki techniczne oraz szerokości linii rozgraniczających winny mieć kategorię drogi dojazdowej. Poniżej pozwolimy sobie przytoczyć niektóre tezy z naszego pisma. „Stowarzyszenie Nasze Puszczykowo już we wrześniu 2017 roku w uwagach do projektu Studium Uwarunkowań i Kierunków Przestrzennego Zagospodarowania Miasta Puszczykowo wyraziło swoją opinię, wskazując że planowany tunel powinien być zlokalizowany w innym miejscu aniżeli zaproponowana wstępna koncepcja.	Dz. 773/1 – Tunel 3KD-D Obszar planu	§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu: 1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U, 3MN/U, 4MN/U; 2) tereny komunikacji: a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L, b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D. § 9. 2.Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1) ustala się: a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu, b) dla terenu KD-L:		x	W aktualnym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Puszczykowa przyjętym Uchwałą Nr 279/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30.01.2018 – w dziale: Kierunki rozwoju komunikacji zamieszczono informację dot. lokalizacji bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu ul.3 Maja, proponowaną optymalną lokalizację bezkolizyjnego skrzyżowania; po przeprowadzeniu szeregu analiz technicznych, lokalizację wskazano w rysunku studium. Natomiast w punkcie 5.5 dot. linii kolejowej wskazuje się na zastępowanie jednopoziomowych skrzyżowań z układem komunikacyjnym drogowym skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Lokalizacja, ustalenia i parametry bezkolizyjnego tunelu pod linią kolejową Poznań – Wrocław wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018. Projektowane rozwiązanie za-

			żyć ul. Dworcową oraz przyległe."				
			Uważamy, że projektowane rozwiązanie powinno opierać się na kompleksowej inwentaryzacji infrastruktury drogowej znajdującej się w Puszczykowie oraz w miejscowościach ościennych, powinno być nadto poprzedzone kompleksową analizą natężenia ruchu, ruchu tranzytowego oraz wpływu projektowanych rozwiązań nie tylko na obszar opracowania urbanistycznego ale także na cały obszar miasta. Powinno uwzględnić projektowane inwestycje drogowe przede wszystkim w Gminie Mosina (takie jak budowa obwodnicy Mosiny czy też mostu na Warcie) a nadto miasto powinno podjąć działania wspólnie z innymi podmiotami zmierzające do budowy nowej przeprawy przez Wartę na wysokości miasta Luboń. Wyżej wskazane działania byłyby zgodne z Strategią Miasta Puszczykowa i stanowiłyby potwierdzenie jej realizacji przez władze naszego miasta.			x	Projekt planu jest wypadkową inwentaryzacji oraz analizy uwarunkowań, a także polityki przestrzennej gminy. Ponadto funkcje, ustalenia i parametry wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.
			W tym miejscu (już poza uwagami do projektu niniejszego planu) pragniemy wyrazić swoją opinię co do zamiaru zaprojektowania tzw. drogi serwisowej (technicznej) wzdłuż zachodniej strony ul. Nadwarciańskiej. Uważamy, że droga taka nie jest potrzebna i może ona wpływać na zwiększenie przepustowości ul. Nadwarciańskiej oraz może być zachętą do korzystania z ul. Nadwarciańskiej przez kierowców tranzytowych. Takie rozwiązanie byłoby sprzeczne z ustaleniami oraz koncepcją wypracowaną dzięki zaangażowaniu Pana Burmistrza w poprawę bezpieczeństwa wzdłuż ul. Nadwarciańskiej, Cyryla Ratajskiego, Wczasowej.			x	Uwaga dotyczy terenu zlokalizowanego poza granicami opracowania.
			Nadto w tym miejscu pragniemy przypomnieć o potrzebie przedłużenia ścieżki rowerowej wzdłuż ul. 3 Maja, Wspólnej, Moniuszki i włączenie jej do ul. Dworcowej a tym samym o potrzebie realizacji planów wybudowania ścieżki rowerowej między budowanym supermarketem a torami kolejowymi.			x	Uwaga dotyczy terenu zlokalizowanego poza granicami opracowania.
217	25.03.2019	Stowarzyszenia Aktywne Puszczykowo Ul.Cicha 4 62-040 Puszczykowo	Zgłaszamy zdecydowany sprzeciw wobec propozycji tunelu na obszarze oznaczonym na planie jako 3KD-D. Sprawa ta była przedmiotem szerokich dyskusji w zeszłym roku, podczas których mieszkańcy wyrazili zdecydowany sprzeciw wobec tego pomysłu. Wówczas (27.03.2018 r.) P. Burmistrz Andrzej Balcerek stwierdził: „z uwagi na niejednoznaczny wynik badań ankietowych, jak również liczne protesty mieszkańców zamieszkałych w najbliższej okolicy planowanego	Dz 773/1 – Tunel 3KD-D Obszar planu	§ 3. Ustala się następujące przeznaczenie terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi na rysunku planu: 1) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1MN/U, 2MN/U,	x	W aktualnym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Puszczykowa przyjętym Uchwałą Nr 279/18/VII Rady Miasta Puszczykowa z dnia 30.01.2018 – w dziale: Kierunki rozwoju komunikacji zamieszczono informację dot. lokalizacji bezkolizyjnego

		<p>przejazdu, nie widzę możliwości realizacji tej inwestycji". Po tym sprawa ucichła na prawie rok. Nic się w międzyczasie nie zmieniło w kwestii stosunku społecznego do tego pomysłu. W związku z tym, dlaczego nagle Burmistrz zmienił zdanie w tej kwestii? Sprzeciw społeczny jest taki sam, jak był wtedy, dlaczego więc teraz głos mieszkańców miały nie mieć znaczenia? Prosimy o poważne traktowanie mieszkańców i swoich wcześniejszych deklaracji. Pragniemy ponadto zwrócić uwagę, iż wbrew licznym prośbom, Urząd Miejski nie przedstawił żadnych alternatywnych rozwiązań dla problemu usprawnienia ruchu pomiędzy obiema stronami torów. Istotą konsultacji społecznych jest danie różnych opcji wyboru, dopuszczając realizację każdej z nich, w zależności od wyników konsultacji. Przypominając, sprzeciw wobec tunelu wynika z różnych argumentów. Po pierwsze, budowa ta spowodowałaby ogromny wzrost ruchu na ulicach 3 Maja, Wspólnej i innych drogach dojazdowych do tunelu. W efekcie znacznie spadłby tam poziom bezpieczeństwa poruszania się pieszych i rowerzystów, w tym chodzących tam dzieci. Zwiększyłby się również poziom hałasu i zanieczyszczeń powietrza w tym obszarze.</p> <p>Wiele osób sprowadziło się w tamte okolice, licząc na spokój. Zwiększony przez tunel ruch samochodowy im go odbierze oraz narazi miasto na pozwy o odszkodowania z powodu utraty wartości działek.</p> <p>Po drugie, powstanie tunelu, jak wynika z zeszłorocznych propozycji, wiązałoby się z wycinką około 5000 m² lasu przy ul. Wspólnej. Nasadzenia zastępcze nie rozwiążą problemu, gdyż w miejsce dorosłego lasu otrzymamy sadzonki, które będą wzrastały przez dziesięciolecie. Nie zgadzamy się na taką utratę części naszych zielonych płuc. Odbyłoby się to wprawdzie na terenie nieobjętym konsultowanym planem, ale realizacja proponowanych teraz rozwiązań wiązałaby się z ich kontynuacją po drugiej stronie torów.</p> <p>Po trzecie, realizacja tego przedsięwzięcia musiałaby się wiązać z kosztem po stronie miasta w wysokości co najmniej kilkunastu milionów złotych. O taką właśnie kwotę mielibyśmy mniej na wszystkie inne inwestycje. Za tę sumę można by np. utwardzić nawet 30 do tej pory nieutwardzonych dróg w Puszczykowie albo wymienić wszystkie piece węglowe w mieście i to z dota-</p>		<p>3MN/U, 4MN/U; 2) tereny komunikacji: a) tereny dróg publicznych, klasy lokalnej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-L, 2KD-L, b) tereny dróg publicznych, klasy dojazdowej, oznaczone na rysunku planu symbolami: 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, § 9. 2. Dla terenów oznaczonych symbolami: 1KD-L, 2KD-L, 1KD-D, 2KD-D, 3KD-D, 4KD-D, w zakresie szczegółowych parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu: 1) ustala się: a) szerokość dróg w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu, b) dla terenu KD-L: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - ścieżka rowerowa, - lokalizację zieleni dla terenu 2KD-L, c) dla terenów KD-D: - przekrój jednojezdniowy, z dwoma pasami ruchu, - co najmniej jednostronny chodnik, - lokalizację tunelu na terenie 3KD-D;</p>		<p>skrzyżowania w ciągu ul.3 Maja, proponowaną optymalną lokalizację bezkolizyjnego skrzyżowania ; po przeprowadzeniu szeregu analiz technicznych, lokalizację wskazano w rysunku studium. Natomiast w punkcie 5.5 dot. linii kolejowej wskazuje się na zastępowanie jednopoziomow-ych skrzyżowań z układem komunikacyjnym drogowym skrzyżowaniami dwupoziomowymi.</p> <p>Lokalizacja, ustalenia i parametry bezkolizyjnego tunelu pod linią kolejową Poznań – Wrocław wyznaczone w planie są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Puszczykowa uchwalonego w 2018.</p> <p>Projektowane rozwiązanie zabezpiecza teren pod bezkolizyjne połączenie fragmentów miasta po wschodniej i zachodniej stronie linii kolejowej Poznań – Wrocław.</p> <p>Stanowiąc będzie lokalne połączenie komunikacyjne obu części miasta, przedzielonych linią kolejową, dla pojazdów osobowych, niewielkich dostawczych, karettek dowożących chorych do szpitala, a także dla ruchu pieszego i rowerowego.</p> <p>Celem projektowanego w planie rozwiązania jest usprawnienie lokalnego ruchu drogowego, pieszego i rowerowego oraz poprawa bezpieczeństwa.</p> <p>W związku z tym pozostawiono zapisy planu bez zmian.</p>
--	--	---	--	--	--	--

		<p>cją dużo większą niż wg obecnych stawek. Wybierając tunel, automatycznie z tego rezygnujemy. W Puszczykowie mamy wiele problemów. Wszystkich naraz nie rozwiążemy. Proszę pomyśleć, na co innego można by wydać taką kwotę. Jeśli znajdzie się choć jeden sposób, by wydać te pieniądze, tworząc większą wartość dodaną, to należy przeznaczyć je właśnie na niego. To podstawy zarządzania strategicznego - trzeba szeroko spojrzeć na problem i wszelkie dostępne możliwości, a tym także te korzyści, z których wskutek danej decyzji rezygnujemy.</p> <p>W związku z powyższym, wnosimy o usunięcie z proponowanego planu możliwości lokalizacji tunelu na obszarze oznaczonym na planie jako 3KD-D.</p>				
--	--	---	--	--	--	--

Załącznik nr 3 do uchwały nr 70/19/VIII
Rady Miasta Puszczykowa
z dnia 30 kwietnia 2019 r.

Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w miejscowym planie zagospodarowania dla terenów położonych w Puszczykowie w rejonie pomiędzy torami PKP, ulicą Kosynierów Miłosławskich, rzeką Wartą, ulicą Nadwarciańską i ulicą Mocka, obręb Niwka, ark. 8, 9, 10, 12 – część A2, 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 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2018 r., poz. 1945 ze zm.) **Rada Miasta Puszczykowa rozstrzyga, co następuje:**

§ 1. Uchwalenie przedmiotowego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dotyczy zasadniczo terenów już zagospodarowanych i uzbrojonych w podstawowe sieci infrastruktury technicznej. Zapisane przeznaczenie obszaru opracowania pod tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami nie wymaga w znacznym stopniu rozbudowy gminnej sieci infrastruktury technicznej. Plan zakłada rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego o nową inwestycję (tunel pod linią kolejową) wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną.

§ 2. Sposób realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej - komunikacyjnej, które należą do zadań własnych gminy:

- 1) Zadania w zakresie infrastruktury technicznej prowadzić będą właściwe przedsiębiorstwa, w kompetencji, których leży rozwój sieci: wodociągowej i kanalizacji sanitarnej, energetycznej, gazociągowej, zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz na podstawie przepisów odrębnych. Zadania w zakresie gospodarki odpadami realizowane będą zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, z planem gospodarki odpadami oraz na podstawie przepisów odrębnych.
- 2) W przypadku innych zadań publicznych wyłonienie wykonawcy powinno odbywać się w trybie i na zasadach określonych w ustawie - Prawo zamówień publicznych.
- 3) Podstawę przyjęcia do realizacji zadań określonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, które należą do zadań własnych gminy, stanowić będą zapisy Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Puszczykowa.
- 4) Określenie terminów przystąpienia i zakończenia realizacji tych zadań ustalone będzie według kryteriów i zasad przyjętych przy konstruowaniu Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Puszczykowa.
- 5) Inwestycje realizowane mogą być etapowo w zależności od wielkości środków przeznaczonych na inwestycje.

§ 3. Zasady finansowania inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy.

Finansowanie inwestycji będzie odbywać się poprzez:

- 1) wydatki z budżetu gminy;
- 2) współfinansowanie środkami zewnętrznymi, poprzez budżet gminy – w ramach m.in.:
 - a) dotacji unijnych,
 - b) dotacji samorządu województwa,
 - c) dotacji i pożyczek z funduszy celowych,
 - d) kredytów i pożyczek bankowych,
 - e) innych środków zewnętrznych.

- 3) udział inwestorów w finansowaniu w ramach porozumień o charakterze cywilnoprawnym lub w formie partnerstwa publiczno-prywatnego – „PPP”, a także właścicieli nieruchomości.

Rozstrzygnięcie nie jest uchwałą budżetową w sprawach planowanych wydatków na inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej tylko propozycją do rozważenia przy uchwalaniu budżetu gminy w tej części.