

UZASADNIENIE
DO UCHWAŁY NR XXXVIII/643/VII/2016
RADY MIASTA POZNANIA
z dnia 22 listopada 2016r.

w sprawie **miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu - część A.**

1. Obszar objęty opracowaniem zajmuje powierzchnię 34,3 ha i został wyodrębniony z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu. Położony jest w południowo-zachodniej części Poznania, w rejonie ulic: Głogowskiej, Opłotki i H. Konopackiej. Analizowany obszar graniczy od południa z ulicą Opłotki, od północy z częściowo zrealizowanym układem drogowym tzw. ul. Nowe Kotowo, od wschodu z ul. Głogowską, która nie wchodzi w granicę planu, a od zachodu poprzez ul. H. Konopackiej z terenami użytkowanymi rolniczo. Teren objęty planem jest w dużej części niezagospodarowany. Na zainwestowanej części zlokalizowane są obiekty handlowe (salon meblowy) oraz usługowe, m.in. hale magazynowe oraz salon samochodowy.

2. Uchwałą Nr LXVII/708/IV/2005 w dniu 19 kwietnia 2005 r. Rada Miasta Poznania przystąpiła do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu. Na podstawie upoważnienia wynikającego z § 1 ust. 4 ww. uchwała może być realizowana odrębnie dla poszczególnych fragmentów obszaru.

3. Głównym celem przystąpienia do planu było przekształcenie funkcjonalne terenów rolniczych, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie węzła autostradowego Poznań – Komorniki pod funkcje usługowe i produkcyjne, odpowiednie uzupełnienie istniejącej zabudowy oraz właściwa obsługa komunikacyjna obszaru.

4. Zanim doszło do podziału na części projekt planu procedowany był dla całego obszaru. Ustalenia projektu planu miejscowego, obejmującego swym zasięgiem cały obszar wskazany w uchwale o przystąpieniu, wpisywały się w Strategię Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030 (uchwała Nr LXII/990/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 11 maja 2010 r.), która w przyjętych celach strategicznych w programie „Przestrzeń dla biznesu” zakładała rozwój

gospodarki innowacyjnej i podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta, m.in. poprzez zapewnienie warunków przestrzennych i infrastrukturalnych dla rozwoju biznesu, wsparcie tworzenia nowych miejsc pracy, podniesienie wartości PKB miasta, w tym zróżnicowanie branżowe gospodarki miasta, zwiększenie podaży usług, podniesienie poziomu ich jakości. Ponadto plan był zgodny z programem „Metropolitalny Poznań”, w którym wskazuje się na potrzebę wspierania rozwoju gospodarczego metropolii.

5. Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu sporządzono zgodnie z ustaleniami „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” (uchwała Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r.), które na obszarze opracowania projektu planu miejscowego wskazywało teren pod przekształcenia na funkcje produkcyjno-usługowe – tereny zabudowy średniowysokiej i niskiej zakładów przemysłowych, w tym wysokich technologii, baz, składów, hurtowni, półhurtowni i innej działalności gospodarczej, zakładów recyklingu i baz technicznych z dopuszczeniem terenów zabudowy średniowysokiej i niskiej o funkcji usługowej. Studium dopuszczało, na części obszaru, lokalizowanie obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Ponadto Studium, w zakresie komunikacji, wyznaczało ulicę główną tzw. Nowe Kotowo oraz ulice zbiorcze – ul. Sycowską i ul. Opłotki. W rejonie ul. Trzebińskiej, w celu ukończenia założenia urbanistycznego, wprowadzono w projekcie planu możliwość lokalizacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W Studium z 2008 roku część obszaru objętego planem została wskazana do objęcia scaleniami i podziałami. W trakcie prac projektowych nad planem wykonano analizę dotyczącą zasadności prowadzenia scaleń i podziałów na przedmiotowym obszarze. Ze względu na charakter istniejących podziałów, wielkości nieruchomości, zróżnicowanie własnościowe oraz planowane rozwiązania komunikacyjne stwierdzono brak potrzeby wprowadzania w planie zapisów dotyczących wskazania zasad i obszarów podlegających scaleniom i podziałom.

6. Przyjęte w projekcie planu rozwiązania opierały się na istniejącym oraz projektowanym układzie komunikacyjnym. Zgodnie z założeniami plan miał pozwolić na dalszy rozwój przestrzenny funkcji usługowych i produkcyjnych, już zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów przyautostradowych, w tym wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, jak również zachować istniejącą zabudowę mieszkaniową i dać możliwość jej uzupełnienia w miejscach do tego predestynowanych. W projekcie planu wyznaczono również nowe tereny komunikacji, służące obsłudze terenów przyległych oraz powiązaniom z terenami i układem drogowym poza obszarem opracowania.

7. Dla projektu planu miejscowego, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a także zgodnie z przepisami odrębnymi, opracowano prognozę oddziaływania na środowisko oraz prognozę skutków finansowych uchwalenia planu.

8. Wykonana analiza obliczenia skutków finansowych (ostatnia aktualizacja w marcu 2013 r.) wykazała dodatni wynik finansowy przedsięwzięcia na poziomie ok. 3,8 mln zł. Przewidziano, iż część terenów pod drogi publiczne zostanie wykupiona – koszt ok. 16 mln 875 tys. zł. Pozostałe koszty wynikały z realizacji ustaleń planu w zakresie budowy i modernizacji ulic oraz infrastruktury technicznej. W długookresowej perspektywie planowany był zysk głównie z tytułu wzrostu podatku od nieruchomości od powierzchni użytkowych nowych budynków i innych opłat.

9. Projekt planu terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu uzyskał wszystkie wymagane opinie i niezbędne uzgodnienia. Opinie do projektu planu zebrane zostały w terminie od 30 sierpnia do 23 września 2011 r., natomiast uzgodnienia w terminie od 28 września do 19 października 2011 r.

10. W trakcie opracowywania projektu planu przeprowadzono opiniowanie wewnętrzne z jednostkami miejskimi UMP. Zorganizowano, w ramach konsultacji społecznych, jedno pozaustawowe spotkanie z mieszkańcami w czerwcu 2008 r., na którym przedstawiono założenia projektowe.

11. Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko wyłożony był dwukrotnie do publicznego wglądu. Po raz pierwszy w dniach od 23 sierpnia do 21 września 2012 r., dyskusja publiczna nad przyjętymi rozwiązaniami w projekcie planu miejscowego odbyła się 27 sierpnia 2012 r. W nieprzekraczalnym terminie 14 dni od dnia zakończenia okresu wyłożenia, tj. do 5 października 2012 r., wniesiono do projektu planu 6 pism, zawierających łącznie 82 uwagi, z których 28 zostało uwzględnionych, 3 częściowo nieuwzględnione, a 51 uwag zostało nieuwzględnionych przez Prezydenta. W wyniku rozpatrzenia uwag doszło do drugiego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu. Drugie wyłożenie nastąpiło w dniach od 17 kwietnia do 20 maja 2013 r., druga dyskusja publiczna odbyła się 22 kwietnia 2013 r., a w ustawowym terminie, tj. do dnia 3 czerwca 2013 r., wpłynęło 8 pism, zawierających łącznie 55 uwag, z czego 13 zostało uwzględnionych, a 42 nie zostały uwzględnione przez Prezydenta.

12. Uchwalenie planu miało pozwolić na racjonalne zagospodarowanie terenów przyautostradowych w okolicy węzła Poznań – Komorniki. Dawałoby możliwość wprowadzenia na tym terenie nowych funkcji usługowych i produkcyjnych, przyczyniałoby

się do uzupełnienia istniejącej zabudowy mieszkaniowej, w celu zamknięcia założenia urbanistycznego. Przekształcenia te miały pozwolić na wytworzenie czytelnych układów przestrzennych z uwzględnieniem ładu przestrzennego. Zadaniem projektu planu było także podkreślenie funkcjonalności i znaczenia okolic węzła autostradowego w strukturze przestrzennej miasta. Plan umożliwiałby poszerzenie oferty pod inwestycje produkcyjno-usługowe w Poznaniu. W dalszej perspektywie, po uchwaleniu planu, spodziewany był wzrost podatków od nieruchomości, zwiększenie liczby miejsc pracy i poprawa konkurencyjności miasta na tle aglomeracji poznańskiej oraz w stosunku do innych miast w Polsce.

13. Projekt uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu został przekazany do Biura Rady Miasta Poznania w dniu 21 czerwca 2013 r. w celu skierowania do uchwalenia. W dniu 8 lipca 2013 r. projekt był omawiany podczas posiedzenia Komisji Polityki Przestrzennej. Projektu nie skierowano jednak do uchwalenia i wycofano z Biura Rady Miasta.

14. Sporządzony projekt planu miejscowego był zgodny z obowiązującym wówczas "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania" (uchwała Rady Miasta Poznania Nr XXXI/299/V/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r.), czego odzwierciedleniem były zapisy w § 1 ust. 1 uchwały, a także wyrys ze Studium umieszczony na rysunku planu. Jednakże w dniu 23 września 2014 r. Rada Miasta Poznania podjęła uchwałę Nr LXXII/1137/VI/2014 w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania. Wobec tego, istniejące w projekcie planu miejscowego odniesienia do poprzedniego, nieobowiązującego już Studium, przestały być wiążące.

15. Ponadto utrwalona wówczas linia orzecznictwa sądów administracyjnych, w zakresie wydzielania dróg wewnętrznych oraz regulowania kwestii odprowadzania nieczystości ciekłych do sieci kanalizacji sanitarnej, zbiornika bezodpływowego, bądź przydomowej oczyszczalni ścieków, była odmienna od założeń przyjętych w projekcie planu.

16. Omawiany projekt uchwały przeszedł wszystkie etapy procedury planistycznej, na których Prezydent Miasta Poznania mógł modyfikować zapisy uchwały. Wszelkie zmiany w projekcie, w tym wprowadzenie do projektu odniesienia do obecnie obowiązującego Studium, czy też zmian dostosowujących projekt do aktualnej linii orzecznictwa sądów administracyjnych, mogły być dokonane jedynie w wyniku podjęcia przez Radę Miasta Poznania uchwały w sprawie konieczności dokonania zmian i ponowienia procedury

sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dlatego też 26 maja 2015 roku Rada Miasta Poznania podjęła uchwałę Nr XII/103/VII/2015 w sprawie konieczności dokonania zmian i ponowienia procedury sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa.

17. 27 października 2015 roku ustawa o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 25 września 2015 r. wprowadziła zapis, iż lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² może nastąpić wyłącznie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

18. 1 lutego 2016 roku Prezydent Miasta Poznania zdecydował o podziale miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa na dwie części – A i B.

19. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A wpisują się w „Strategię Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030, 2013 aktualizacja” (uchwała Nr LXII/929/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 10 grudnia 2013 r.). Jednym z wyzwań strategicznych dla Miasta Poznania określonych w ww. Strategii jest „Konkurencyjna gospodarka”. Składają się na nią wyzwania: „Silny ośrodek gospodarczy ze znaczącą rolą firm rodzimych, wysoką wydajnością pracy i innowacyjnością, usieciowieniem wewnętrznym i zewnętrznym, wykorzystujący kapitał wiedzy oraz konkurujący z powodzeniem na rynku globalnym”. Wśród mocnych stron dla tego wyzwania pojawia się „wysoka wydajność pracy w sektorze przemysłu oraz handlu”.

20. Obowiązujące „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”, przyjęte uchwałą Nr LXXII/1137/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 23 września 2014 r., dla obszaru mpzp terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A wskazuje kierunek przeznaczenia pod zabudowę oznaczoną symbolem U/P, tj. teren zabudowy usługowej, produkcyjnej, składów i magazynów, z dopuszczeniem lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². W Studium zapisano dodatkowo, że nowe realizacje, poza terenami wskazanymi w planach miejscowych, a które obowiązywały w chwili wejścia w życie Studium, w obszarze funkcjonalnego śródmieścia nie mogą przekraczać 10.000 m² powierzchni sprzedaży, a poza tym obszarem 20.000 m² powierzchni sprzedaży. Dodatkowo ww. dokument ustala wysokość zabudowy jako niską i średniowysoką. Zgodnie z ww. Studium ul. H. Konopackiej zakwalifikowana została jako teren transportu zbiorowego oznaczony

symbolem kdL, tj. droga lokalna istotna dla transportu autobusowego. Natomiast drogi otaczające obszar planu, tj. ul. Głogowską, ul. Opłotki oraz planowaną ul. Nowe Kotowo zaliczono do podstawowego układu transportowego.

W Studium wskazano także przebieg napowietrznej i kablowej linii elektroenergetycznej WN 110 kV.

21. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu - część A, biorąc pod uwagę zasady ładu przestrzennego, efektywne gospodarowanie przestrzenią oraz kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego, przeznacza większość obszaru objętego planem pod teren rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² lub zabudowy usługowej (UC/U) oraz pod funkcje usługowe (U). W planie na terenie UC/U ustalono, iż w przypadku lokalizacji na działce budowlanej obiektu handlowego jego powierzchnia sprzedaży nie może być większa niż 20 000 m². Na terenach UC/U zaplanowano zabudowę o wysokości do 15,0 m dla budynków oraz ustalono powierzchnię zabudowy działki budowlanej nie większą niż 70%.

Ponadto w celu wykształcenia odpowiedniej obudowy tkanki urbanistycznej lokalizowanej wzdłuż odcinka ul. Głogowskiej (poza planem), na terenach usługowych (1U-3U) zaplanowano zabudowę średniowysoką o wysokości do 20 m, z dominantą przestrzenną do 25 m i powierzchnią zabudowy do 60% działki budowlanej.

Do planu wprowadzono również liczne ustalenia mające na celu ochronę i kształtowanie krajobrazu. Plan w sposób szczegółowy określił ograniczenia oraz zasady lokalizacji elementów dysharmonizujących przestrzeń, takich jak: ogrodzenia, urządzenia reklamowe, szyldy i elementy sieci infrastruktury technicznej. W celu prawidłowej obsługi komunikacyjnej ustalono zasady dostępu terenów zabudowy do dróg, określając dostęp dla samochodów do dróg wyznaczonych w planie, z wyłączeniem terenu KD-G przewidywanego pod rozbudowę ul. Nowe Kotowo. Plan nie ustala dostępu dla samochodów do ulic położonych poza granicami planu, z wyjątkiem zapewnienia dostępu terenowi 1UC/U do planowanego odcinka ulicy Nowe Kotowo poprzez jezdnie dodatkowe. Klasyfikacja oraz sposób zagospodarowania położonych poza granicami planu ulic Głogowskiej i Opłotki stanowią bowiem istotne ograniczenie w zakresie możliwości lokalizacji zjazdów do obsługi zabudowy w granicach planu. Układ komunikacyjny objęty miejscowym planem jest w zasadzie w większości zrealizowany (droga 1KD-L, 2KD-L zostały wybudowane w ramach inwestycji dla ul. Głogowskiej). Wyznaczony w planie teren KD-G pozwala na rozbudowę

przyległej drogi, w szczególności umożliwi lokalizację chodnika i ścieżki rowerowej w ulicy Nowe Kotowo wzdłuż istniejącej jezdni. Do realizacji pozostają także zaplanowane drogi wewnętrzne: 1KDW i 2KDW, dzięki którym zapewniono dostęp do terenów przeznaczonych pod zabudowę, przy uwzględnieniu istniejącej struktury własnościowej. Wyznaczone drogi wewnętrzne w sposób istotny poprawiają także możliwości rozrządu ruchu samochodowego z obszaru planu na otaczający układ dróg publicznych. Plan nie wyklucza możliwości przeprowadzenia dalszych podziałów nieruchomości pod warunkiem zachowania minimalnej wielkości działek na terenach UC/U. Układ i wielkość działek na terenach UC/U stanowiły podstawę do dopuszczenia wyznaczenia na nich dodatkowych dróg wewnętrznych, o ustalonym minimalnym programie i parametrach. Stworzono tym samym możliwość rozwoju wewnętrznej komunikacji w przypadku dalszych wtórnych podziałów. Dla dróg wewnętrznych uwzględniono standard jezdni umożliwiający dwukierunkowy ruch pojazdów samochodowych, zapisano również wymóg lokalizacji chodnika, co pozwala na oddzielenie ruchu pieszego od samochodowego w korytarzach zapewniających dostęp do terenów usługowych.

W planie na terenie drogi publicznej klasy lokalnej 1KD-L zapisano wprowadzenie ścieżki pieszo-rowerowej z dopuszczeniem rezygnacji z lokalizacji ścieżki pieszo-rowerowej lub chodnika i ścieżki rowerowej, w przypadku gdy równoległe do drogi, w jej bezpośrednim sąsiedztwie, na terenach 1UC/U, 2UC/U, 3UC/U zostanie zlokalizowany ogólnodostępny ciąg odpowiednio: pieszo-rowerowy lub pieszy i rowerowy. Ścieżka ta będzie możliwa do realizacji po skanalizowaniu rowu odwadniającego obecną drogę lokalną. Wskazane rozwiązanie z wydzieleniem ścieżki pieszo-rowerowej, z uwagi na duży udział w ruchu pojazdów ciężarowych, będzie bezpieczniejsze niż prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni ulicy – na zasadach ogólnych prawa o ruchu drogowym. Ustalona ścieżka pieszo-rowerowa zaspokajając będzie potrzeby komunikacyjne potencjalnych klientów obiektów usługowych, jak i ich pracowników. Drogi otaczające obszar planu, jak i położona w granicach opracowania ul. H. Konopackiej, są wykorzystywane do prowadzenia transportu autobusowego. Realizacja programu usługowego, a w szczególności handlu, może powodować potrzebę wyznaczenia nowych przystanków transportu zbiorowego, co umożliwiono poprzez wprowadzenie zapisu o dopuszczeniu lokalizacji elementów związanych z prowadzeniem transportu zbiorowego. Wyznaczając minimalny normatyw parkingowy, wzięto w planie pod uwagę potrzeby osób z niepełnosprawnościami, uwzględniając miejsca dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową.

Powyższe ustalenia planu zmierzają do efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz wykorzystania jej walorów ekonomicznych poprzez dążenie do lokalizowania nowej zabudowy usługowej na obszarze położonym w bezpośrednim sąsiedztwie węzła autostradowego Poznań – Komorniki.

Reasumując, plan miejscowy jest zgodny z polityką przestrzenną miasta, wyrażoną w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania”.

22. W granicach planu przeważa własność osób fizycznych i spółek handlowych, co miało wpływ na jego projekt. Ustalając przeznaczenie terenu i określając potencjalny sposób zagospodarowania i korzystania z terenu, wzięto pod uwagę interes publiczny i interesy prywatne, a także brano pod uwagę analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

23. Teren objęty planem miejscowym położony jest poza obszarami cennymi przyrodniczo. Nie występują również na nim grunty rolne i leśne, które wymagałyby uruchomienia procedury zmiany przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne. W celu ochrony dziedzictwa kulturowego na rysunku planu zaznaczono obszar występowania znalezisk archeologicznych oraz strefy występowania stanowisk archeologicznych.

24. W planie uwzględniono również wymagania ochrony środowiska poprzez m.in.:

- 1) zagospodarowanie zielenią nieutwardzonych fragmentów terenu;
- 2) zakaz lokalizacji budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, szpitali oraz domów opieki społecznej, czyli kategorii terenów, które wymagają, w ramach zabudowy usługowej, zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku;
- 3) ustalenie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do sieci kanalizacji deszczowej, z dopuszczeniem zagospodarowania na działce budowlanej, a w przypadku dróg na terenie;
- 4) zakaz stosowania pieców i trzonów kuchennych na paliwo stałe;
- 5) dopuszczenie robót budowlanych w zakresie sieci infrastruktury technicznej (w tym kanalizacji sanitarnej i wodociągów).

Powyższe ustalenia będą miały wpływ nie tylko na zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia środowiska, ale zapewnią właściwą ochronę zdrowia mieszkańców tej części miasta.

25. Plan uwzględnia również potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej ustalono powiązanie sieci infrastruktury technicznej z układem zewnętrznym oraz zapewnienie dostępu do sieci. Ponadto zakazano lokalizacji nowych napowietrznych elementów sieci infrastruktury technicznej oraz dopuszczono roboty budowlane w zakresie sieci infrastruktury technicznej, w tym również sieci szerokopasmowej. Istotnym elementem

infrastruktury technicznej znajdującej się na obszarze planu jest elektroenergetyczna linia 110 kV. W granicach planu częściowo przebiega ona jako linia skablowana, a częściowo jako linia napowietrzna. Aby móc w całości wykorzystać potencjał zabudowy ustalony w planie miejscowym, wskazane byłoby skablowanie linii w jej północnym odcinku, co umożliwiając zapisy planu.

26. Na obszarze objętym planem nie wystąpiły szczególne potrzeby w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa, z wyjątkiem wskazanego na rysunku planu kabla doziemnego, dalekosiężnego wojskowej łączności specjalnej, co zostało potwierdzone na etapie opiniowania i uzgadniania jego projektu.

27. Dla projektu planu miejscowego, stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a także zgodnie z przepisami odrębnymi, opracowano:

1) „Prognozę oddziaływania na środowisko”, która szczegółowo opisuje istniejące komponenty środowiska przyrodniczego, ich stan ilościowy i jakościowy, a także prognozowany wpływ ustaleń planu na poszczególne elementy środowiska;

2) „Prognozę skutków finansowych uchwalenia planu”, w której wykonana analiza skutków finansowych wykazała dodatni wynik finansowy przedsięwzięcia na poziomie ok. 7,6 mln zł przy założeniu wzrostu zainwestowania wolnych terenów – 100%, zaś na poziomie 2,6 mln zł przy założeniu wzrostu zainwestowania wolnych terenów – 50%. Przewidziano, iż część terenów pod drogi publiczne zostanie wykupiona – koszt ok. 853 tys. zł, pozostałe koszty wynikały z realizacji ustaleń planu w zakresie budowy i modernizacji ulic oraz infrastruktury technicznej. W długookresowej perspektywie planowany był zysk głównie z tytułu wzrostu podatku od nieruchomości od powierzchni użytkowych nowych budynków i innych opłat.

28. W trakcie trwania procedury planistycznej, na każdym jej etapie, zainteresowani mogli zapoznać się z projektem planu oraz sposobem rozstrzygnięcia wniosków i uwag, przy jednoczesnym zapewnieniu jawności i przejrzystości procesu planowania.

29. Sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A jest zgodne z wynikami analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta Poznania, będącej załącznikiem do uchwały w sprawie aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (uchwała Nr LXVI/1043/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 29 kwietnia 2014 r.). Wskazała ona w pkt 7.4 na konieczność doprowadzenia do uchwalenia możliwie największej liczby sporządzanych miejscowych planów

zagospodarowania przestrzennego, przy uwzględnieniu skutków finansowych uchwalenia planów miejscowych, w kontekście możliwości finansowych Miasta.

30. Stosownie do wymogów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a także zgodnie z przepisami odrębnymi projekt planu uzyskał właściwe opinie i niezbędne uzgodnienia. Następnie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został wyłożony do publicznego wglądu i poddany dyskusji publicznej, która odbyła się w dniu 9 sierpnia 2016 r. Dodatkowo na etapie wyłożenia do publicznego wglądu projekt planu miejscowego został udostępniony na stronie internetowej Miejskiej Pracowni Urbanistycznej – www.mpu.pl. W ustawowym terminie składania uwag, tj. do dnia 23 września 2016 r., do projektu planu nie wpłynęło żadne pismo z uwagami. W dniu 6 października 2016 r. Prezydent Miasta Poznania został poinformowany o braku uwag do projektu planu.

31. Przed podjęciem uchwały Rady Miasta Poznania Nr XII/103/VII/2015 z dnia 26 maja 2015 r. w sprawie konieczności dokonania zmian i ponowienia procedury sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu, Rada Miasta Poznania nie rozstrzygnęła o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w I i II wyłożeniu. W wyniku zmiany Studium, przepisów prawa i podziału planu na części, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A różni się od poprzedniego opracowywanego dla całego obszaru.

Dlatego też należało zdecydować, w jakim zakresie zostanie przedstawiona Radzie Miasta Poznania lista nieuwzględnionych uwag, tak aby była ona dostosowana do obecnych zapisów projektu planu. Z tego powodu Prezydent Miasta Poznania powtórnie rozstrzygnął uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A wniesione do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu w I i II wyłożeniu przed ponowieniem procedury. Rozpatrując uwagi, jako kryterium przyjęto odniesienie do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A. Oznacza to, iż uwagi, które były wcześniej uwzględnione, obecnie znalazły się w trzech grupach: jako uwzględnione, nieuwzględnione, bo pozostające poza obszarem sporządzania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów

przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A albo jako nieuwzględnione, gdyż projekt planu nie zawiera już wcześniej kwestionowanych zapisów. Natomiast w przypadku uwag nieuwzględnionych, Prezydent zmienił dla niektórych z nich rozstrzygnięcie, przede wszystkim w kontekście zmiany bądź rezygnacji z zapisów w obecnym projekcie planu, które wskazywane były wcześniej w uwagach z I i II wyłożenia projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa przed ponowieniem procedury. Reasumując, uwagi złożone na etapie wszystkich wyłożeń do publicznego wglądu Prezydent postanowił rozpatrzyć w następujący sposób: uwzględnić 19 uwag, 5 uwag nieuwzględnić częściowo, a 113 nie uwzględnić. Na podstawie ww. rozstrzygnięcia przygotowano listę nieuwzględnionych uwag i projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A wraz z niezbędnymi załącznikami przekazano do Biura Rady Miasta w celu uchwalenia.

32. Sporządzenie i uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przyautostradowych w rejonie Fabianowa i Kotowa w Poznaniu – część A pozwoli na rozwój zabudowy handlowo-usługowej, przy jednoczesnym wykorzystaniu potencjału inwestycyjnego obszaru położonego w sąsiedztwie węzła autostradowego Poznań – Komorniki.

Wejście w życie planu miejscowego, z zastosowaniem procedury przewidzianej ww. ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, stworzy podstawę prawną do wydawania decyzji administracyjnych zgodnie z planem.

W związku z powyższym podjęcie uchwały jest uzasadnione.