

**Rozstrzygnięcie w sprawie uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Dąbie-lotnisko” w Szczecinie.**

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717; zm. z 2004 r. Nr 6 poz. 41, Nr 141 poz. 1492; zm. z 2005 r. Nr 113 poz. 954, Nr 130 poz. 1087; zm. z 2006 r. Nr 45 poz. 319, Nr 225 poz. 1635; zm. z 2007 r. Nr 127 poz. 880; zm. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227, Nr 201 poz. 1237, Nr 220 poz. 1413; zm. z 2010 r. Nr 24 poz. 124, Nr 75 poz. 474) Rada Miasta Szczecin uchwała, co następuje :

**§ 1.** Do projektu Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Dąbie-lotnisko” w Szczecinie, wyłożonego do publicznego wglądu w dniach od 20 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r. wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, wniesiono w ustalonym terminie od 20 maja 2010 r. do 25 czerwca 2010 r. czternaście uwag, zgodnie z wykazami stanowiącymi integralną część dokumentacji formalno – prawnej prac planistycznych.

**§ 2.** Prezydent Miasta Szczecin dnia 8 lipca 2010 r. rozpatrzył powyższe uwagi.

**§ 3.** Przyjmuje się następujący sposób rozpatrzenia zgłoszonych uwag:

1. Uwaga stanowiąca protest przeciwko usytuowaniu w planie obiektu sportowego (stadionu piłkarskiego na kilkanaście tysięcy miejsc), co przy istniejących warunkach gruntowo-wodnych będzie inwestycją zbyt drogą, daleko od centrum miasta.

Uwaga nie została uwzględniona, gdyż dotyczyła zmiany zasadniczego elementu planu (stadion sportowy wraz z infrastrukturą usługową, parkingami, boiskami treningowymi). Lokalizacja stadionu na południe od Lotniska Szczecin-Dąbie została potwierdzona przez firmę Investment Support - po przeprowadzeniu szerokiej i wnikliwej oceny uwarunkowań inwestycyjnych przy rozbudowie istniejącego stadionu piłkarskiego przy ul. Twardowskiego oraz budowie nowego w Dąbiu. Analizy uwzględniły także m.in. możliwości:

— skomunikowania stadionu (w tym dojazdu kibiców spoza miasta),

— realizacji odpowiedniego zaplecza parkingowego

— realizacji boisk treningowych

— uniknięcia konfliktów z zainwestowaniem w sąsiedztwie (głównie z zabudową mieszkaniową).

2. Uwaga dotycząca umożliwienia niezależnego dojazdu do działki nr 3/1 obr. 4004 poprzez wydzielenie drogi dojazdowej na działce nr 11/13 obr. 4004.

Uwaga uwzględniona, poprzez wprowadzenie na rysunku planu w terenie elementarnym D.D.1005.UT,MW,ZP:

na rysunku planu wprowadzono proponowany schemat wydzielenia dojazdu na potrzeby polepszenia obsługi komunikacyjnej budynku przy ul. Przestrzennej 55A (komunikującego także budynek rekreacyjny istniejący na zakończeniu kanału wodnego);

w tekście planu dopisano w terenie elementarnym D.D.1003.MN,U i D.D.1005.UT,MW,ZP odpowiednie ustalenia (dopuszczenia).

Wprowadzona do planu zmiana nie nakazuje tylko umożliwić działania opisane w uwadze do planu, pozostawiając decyzję o sposobie rozwiązania problemu właścicielowi gruntu (WGN UM). Docelowe rozwiązanie problemu powinno uwzględnić także dojazd do istniejącego legalnie budynku rekreacyjnego (przy zakończeniu kanału wodnego) - zgodnie z uwagą nr 6.

3. Uwaga braku zgody na dopuszczenie lokalizacji bazy rybackiej (teren elementarny D.D.1002.US,UT,WS).

Uwaga nie została uwzględniona, gdyż dotyczyła zmiany istotnego elementu planu. Ustalenia planu dopuszczają lokalizację nowoczesnej bazy rybackiej na warunkach zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa (nie stwarzającej zagrożenia dla środowiska naturalnego) – przeniesienie

istniejącej bazy rybackiej (wykorzystującej kanał wodny na zachód od budynku przy ul. Przestrzennej 55A) i dopuszczenie aktualnych warunków użytkowania bazy jest niemożliwe (sprzeczne z przepisami w zakresie ochrony środowiska i przyrody).

Teoretycznie, przy zmianie lokalizacji bazy powinna nastąpić zmiana standardów pracy rybaków, w co nie wierzą okoliczni mieszkańcy, którzy stale są narażeni na odory i zanieczyszczenie środowiska – ich obawy są uzasadnione, zwłaszcza, że nowa baza rybacka ma skupić wszystkich rybaków z okolic południowej części Jez. Dąbie (ok. 7 zespołów rybackich).

Dopuszczenie lokalizacji bazy rybackiej przy przeznaczeniu terenu dla usług sportu, rekreacji i turystyki wodnej nie przesądza o lokalizacji bazy rybackiej - docelowe rozwiązanie problemu plan pozostawia właścicielowi gruntu (WGN UM).

4. Uwaga braku zgody na dopuszczenie lokalizacji bazy rybackiej (teren elementarny D.D.1002.US,UT,WS) – błędnej i zagrażającej środowisku przyrodniczemu.

Uwaga nie została uwzględniona, gdyż dotyczyła zmiany istotnego elementu planu. Ustalenia planu dopuszczają lokalizację nowoczesnej bazy rybackiej na warunkach zgodnych z obowiązującymi przepisami prawa (nie stwarzającej zagrożenia dla środowiska naturalnego) – przeniesienie istniejącej bazy rybackiej (wykorzystującej kanał wodny na zachód od budynku przy ul. Przestrzennej 55A) i dopuszczenie aktualnych warunków użytkowania bazy jest niemożliwe (sprzeczne z przepisami w zakresie ochrony środowiska i przyrody).

Teoretycznie, przy zmianie lokalizacji bazy powinna nastąpić zmiana standardów pracy rybaków, w co nie wierzą okoliczni mieszkańcy, którzy stale są narażeni na odory i zanieczyszczenie środowiska – ich obawy są uzasadnione, zwłaszcza, że nowa baza rybacka ma skupić wszystkich rybaków z okolic południowej części Jez. Dąbie (ok. 7 zespołów rybackich).

Dopuszczenie lokalizacji bazy rybackiej przy przeznaczeniu terenu dla usług sportu, rekreacji i turystyki wodnej nie przesądza o lokalizacji bazy rybackiej - docelowe rozwiązanie problemu plan pozostawia właścicielowi gruntu (WGN UM).

5. Uwaga dotycząca uzupełnienia funkcji (teren elementarny D.D.1002.US,UT,WS) o funkcję mieszkalną w postaci miejsca do zamieszkania osób ochraniających, oraz opiekujących się terenem i jego infrastrukturą oraz przeciwstawienie się dopuszczeniu lokalizacji bazy rybackiej.

Uwaga nie została uwzględniona, gdyż zagraża realizacji głównej funkcji terenu: zabudowa usług sportu i rekreacji oraz turystyki wodnej (przystań dla jednostek pływających, przystań wędkarska lub ośrodek szkoleniowo-rekreacyjny), wody śródlądowe (akwen przystani żeglarskiej lub wędkarskiej). Pomimo, że pow. terenu elementarn. D.D.1002.US,UT,WS wynosi blisko 0,5 ha, część lądowa stanowi tylko ok. 0,35 ha, z czego obszar możliwy do zabudowy wynosi ok. 710 m<sup>2</sup>. Teren możliwej zabudowy jest zbyt mały, aby dopuścić lokalizację lokali mieszkalnych „dla osób ochraniających oraz opiekujących się terenem i jego infrastrukturą”. W przypadku lokalizacji małej przystani żeglarskiej wydaje się zasadne zrealizowanie wykorzystywanego sezonowo zaplecza socjalnego dla pracowników przystani (poza sezonem żeglarskim ochronę mogą pełnić wyspecjalizowane firmy). Umożliwienie realizacji mieszkań zagraża przekształceniem się terenu w mieszkaniowy – pomimo braku warunków.

Odnosnie dopuszczenia lokalizacji bazy rybackiej, uznaje się, że takie przeznaczenie terenu oraz na cele usług sportu, rekreacji i turystyki wodnej (przystań dla jednostek pływających, przystań wędkarska lub ośrodek szkoleniowo-rekreacyjny) wykorzystuje naturalne położenie terenu i jest zgodne z kierunkiem rozwoju terenów przybrzeżnych – w przeciwieństwie do proponowanej funkcji mieszkaniowej.

6. Uwaga dotycząca wprowadzenia drogi wzdłuż istniejących granic terenów użytkowanych przez prywatnych właścicieli w celu zabezpieczenia dojazdu docelowo do istniejącej zabudowy na zakończenie kanału (teren elementarny D.D.1005.UT,MW,ZP).

Uwaga uwzględniona, poprzez wprowadzenie na rysunku planu w terenie elementarnym D.D.1005.UT,MW,ZP proponowanego schematu wydzielenia wspólnego dojazdu do budynku rekreacyjnego istniejącego na zakończeniu kanału wodnego oraz budynku przy ul. Przestrzennej 55A wraz z minimalnym terenem niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania istniejącego budynku rekreacyjnego.

Wprowadzona do planu zmiana nie nakazuje tylko umożliwić działania opisane w uwadze do planu, pozostawiając ostateczną decyzję o sposobie rozwiązania problemu właścicielowi gruntu (WGN UM).

7. Uwaga dotycząca intensyfikacji zabudowy przy ul. Przestrzennej 4 celem umożliwienia powstania wielofunkcyjnego centrum handlowo-usługowego do obsługi mieszkańców i gości Szczecina oraz ruch turystyczno-jachtowy związany z planowanymi portami jachtowymi pod względem gastronomicznym (liczne kafeterie, lodziarnie, restauracja), usługowym (sklepy jachtowe i inne związane z tematyką marynistyczną), jak i technicznym poprzez obsługę jednostek pływających. (teren elementarny D.D.1034.U).

Uwaga uwzględniona częściowo – w dostosowaniu do rzeczywistych możliwości przebudowy istniejącego zainwestowania. Nie wprowadzono proponowanego zapisu : „wielofunkcyjne centrum handlowo-usługowe” bowiem projekt planu umożliwia jego realizację. Zgodnie z uwagą doprecyzowano zakres usług w ustaleniach funkcjonalnych.

Ponadto, proponowane zamierzenie inwestycyjne jest możliwe do zrealizowania wyłącznie w dostosowaniu do rygorów planistycznych w zakresie ochrony zabytków, bowiem cały zespół budowlany przy ul. Przestrzennej 4 stanowi zabytek ujęty w gminnej ewidencji zabytków i zakwalifikowany do wpisu do rejestru zabytków.

Uwzględniając zamierzenia zintensyfikowania usług związanych z obsługą przystani wodnych i ruchu turystyczno-jachtowego w granicach terenu elementarnego powiększono: maksymalną powierzchnię sprzedaży obiektów handlowych o profilu sportowym z 400 m<sup>2</sup> do 2000 m<sup>2</sup>, maksymalną powierzchnię zabudowy z 40% do 50% działki budowlanej oraz zmniejszono minimalny udział terenu biologicznie czynnego z 40% do 30% powierzchni działki budowlanej – w uzgodnieniu z RDOŚ.

Nie wprowadza się zapisu; „dopuszcza się stworzenie 200 miejsc parkingowych w garażach podziemnych jak naziemnych do obsługi planowanego wielofunkcyjnego centrum handlowo-usługowego” bowiem projekt planu umożliwia realizację miejsc postojowych na parkingach lub w garażach – ustalając jedynie minimalne wskaźniki liczby miejsc postojowych.

8. Uwaga dotycząca zmiany warunków zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zapewnienia bezpośredniego dostępu do drogi publicznej i mediów w terenie elementarnym D.D.1013.UT,MW,ZP.

Uwaga uwzględniona częściowo – w zakresie ustaleń planistycznych. Utrzymano w planie zakaz zmiany oryginalnych materiałów elewacyjnych oraz zewnętrznego ocieplenia poszczególnych budynków ze względu na konieczność zachowania jednolitego wyglądu wszystkich budynków stanowiących zabytkowy zespół budowlany przy ul. Przestrzennej 19, 19A i 19B, wyróżniający się klinkierowymi elewacjami o szczególnym kolorycie (pozostałe budynki zabytkowego zespołu zabudowy będą ocieplane od wewnątrz) - zgodnie z stanowiskiem Zachodniopom. Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Skorygowano linie zabudowy w sposób dający większe możliwości wyboru usytuowania zespołu (zespołów) garaży lub wiat garażowych z dojazdem od południa – w uzgodnieniu z ZWKZ.

Uwaga dotycząca skorygowania dokumentacji na rozbudowę międzyszkolnego ośrodka edukacji żeglarskiej nie odnosi się do projektu planu miejscowego, który wyznaczył granice działki dla istniejącej zabudowy mieszkaniowej (zgodnie z życzeniem wyrażonym w uwadze).

Uwaga dotycząca odtworzenia bądź zachowania dostępu do infrastruktury zabezpieczającej dotychczasowe potrzeby mieszkańców (która po podziale terenu znajdzie się poza działką zabudowy mieszkaniowej) oraz zrealizowania w przyszłości nowej kanalizacji sanitarnej jest bezprzedmiotowa, bowiem powyższe działania nie wymagają dodatkowych zapisów planistycznych.

Zagwarantowanie planem miejscowym wpisania w akty notarialne kupna terenu - służebności dostępu do sieci, urządzeń i instalacji infrastruktury technicznej nie jest zasadne, bowiem większość z sieci i instalacji infrastruktury technicznej wymaga uporządkowania (przebudowy ze zmianą przebiegu, likwidacji albo nowych realizacji). W odniesieniu do sieci znajdujących się w ulicy dojazdowej D.D.1075.KD.D (przed uwzględnieniem uwagi - drodze wewnętrznej D.D.1075.KDW) nie ma potrzeby wprowadzania specjalnego zapisu o dostępności, bowiem zgodnie z ustaleniami planu linie rozgraniczające ulic wyznaczają korytarze infrastruktury technicznej (§ 6 ust. 6 pkt 1).

Celem uniknięcia ewentualnych konfliktów pomiędzy różnymi użytkownikami drogi wewnętrznej D.D.1075.KDW (po podziale terenu D.D.1013.UT,MW,ZP) zmienia się drogę wewnętrzną D.D.1075.KDW na ulicę dojazdową D.D.1075.KD.D (droga publiczna) – w uzgodnieniu z ZDiTM. Utrzymuje się wymóg docelowej obsługi terenu zabudowy mieszkaniowej (po wydzieleniu zgodnie z ustaleniami planu) - od strony południowej, jednocześnie usuwając możliwość tymczasowej obsługi od strony północnej (do czasu zrealizowania kanalizacji sanitarnej w terenie D.D.1075.KDW) – zgodnie z intencją uwagi do projektu planu Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej, celem uniknięcia ewentualnych konfliktów. W celu zastosowania koniecznych rozwiązań przejściowych w zakresie obsługi komunikacyjnej terenu zabudowy mieszkaniowej wprowadzono możliwość realizacji tymczasowego dojazdu od strony południowej (wzdłuż przebiegu dojazdu docelowego – ale o nawierzchni pozwalającej na łatwą przebudowę i budowę sieci i instalacji infrastruktury technicznej).

Uznając obawy mieszkańców o własne bezpieczeństwo oraz uwagę Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego Euroregionalne Centrum Edukacji Wodnej i Żeglarskiej dotyczącą wysokości ogrodzeń, w projekcie planu podwyższono maksymalną wysokość ażurowych ogrodzeń do 2,0 m oraz żywopłotów do 1,5 m, przy czym zmniejszono wysokość nieażurowych ogrodzeń z 1,1 m do 0,6 m – w uzgodnieniu z ZWKZ.

9. Uwaga dotycząca przeniesienia lokalizacji stacji paliw do obsługi jednostek pływających do terenu elementarnego D.D.1013.UT,MW,ZP, usunięcia z tekstu planu możliwości korzystania przez mieszkańców budynków przy ul. Przestrzennej 19A i 19B z istniejącej drogi od strony północnej - do czasu realizacji kanalizacji w terenie D.D.1075.KDW oraz dotycząca podwyższenia ogrodzeń wewnętrznych i żywopłotów do 2,0 m. W uwadze zwrócono się o rozważenie możliwości sytuowania wzdłuż ulicy tablic wielkoformatowych, tzw. billboardów, a także innych nośników reklamowych, w tym podświetlanych (pylony, totemy, neony) oraz masztów flagowych w terenie elementarnym D.D.1062.KDZ (ul. Przestrzenna).

Uwaga uwzględniona częściowo.

W sytuacji braku możliwości powiększenia ilości stacji paliw do obsługi jednostek pływających (RDOŚ uznał przyjętą w planie ilość za maksymalną), wprowadzono możliwość wyboru lokalizacji stacji paliw pomiędzy terenem elementarnym D.D.1012.US,UT,ZP a terenem D.D.1013.UT,MW,ZP – co uzyskało akceptację RDOŚ.

Celem uniknięcia ewentualnych konfliktów pomiędzy użytkownikami Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego a mieszkańcami budynków przy ul. Przestrzennej 19A i 19B usunięto możliwość obsługi terenu mieszkaniowego od strony północnej (dopuszczono taką obsługę od strony południowej).

Uznając obawy o bezpieczeństwo użytkowników Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego oraz zgodnie z uwagą pana Stanisława Jankowskiego (wraz z innymi mieszkańcami budynków przy ul. Przestrzennej 19A i 19B) w części odnoszącej się do wysokości ogrodzeń, w projekcie planu podwyższono maksymalną wysokość ażurowych ogrodzeń do 2,0 m oraz żywopłotów do 1,5 m, przy czym zmniejszono wysokość nieażurowych ogrodzeń z 1,1 m do 0,6 m – w uzgodnieniu z ZWKZ.

Propozycję wykreślenia nakazu zachowania dostępu co najmniej publicznego do nabrzeży i pomostów uznaje się za sprzeczną z przeznaczeniem terenu i zakresem działalności Międzyszkolnego Ośrodka Sportowego – zapis pozostawia się w niezmienionej formie (takie same lub bardziej rygorystyczne ustalenia zostały sformułowane we wszystkich terenach elementarnych posiadających nabrzeża i pomosty lub możliwość ich realizacji. Jednocześnie wyjaśnia się, że dostęp publiczny to dostęp ograniczony (czasowo lub wiekowo lub funkcjonalnie lub określonych innych zasad: np. dla użytkowników przystani, lub za odpłatnością itp.) – w przeciwieństwie do dostępu ogólnego tzn. zawsze dla wszystkich i bez ograniczeń wykraczających poza powszechnie obowiązujące normy prawne.

Zapisy projektu planu dają swobodę określenia dostępu do nabrzeży i pomostów w zależności od występujących uwarunkowań – ale uniemożliwiają zlikwidowanie tego dostępu (zgodnie z prawem wodnym dostęp do akwenu musi być zapewniony w pasie lądu o min. szerokości 1,5 m).

Możliwości lokalizacji reklam w pasie drogowym ul. Przestrzennej (teren elementarny D.D.1062.KDZ) były szczegółowo analizowane, zwłaszcza w kontekście ochrony ekspozycji terenów objętych strefą E ochrony konserwatorskiej.

Nieograniczone sytuowanie wzdłuż ulicy tablic wielkoformatowych, tzw. billboardów, a także innych nośników reklamowych, w tym podświetlanych (pylony, totemy, neony) jest sprzeczne z kształtowaniem ładu przestrzennego oraz kłóci się z przyjętymi w projekcie planu zasadami kompozycji przestrzennej. Lokalizacja reklam jest możliwa, ale z ograniczeniami wynikającymi z lokalnych uwarunkowań terenu lokalizacji.

10. Uwaga dotycząca zmiany koncepcji lotniska na inną, nie naruszającą praw własności posiadanych gruntów i umożliwiająca realizację rozpoczętych zamierzeń inwestycyjnych. Uwaga porusza wiele aspektów z zakresu przepisów prawa, interpretując je niewłaściwie.

Uwaga uwzględniona tylko w odniesieniu do zmiany rozwiązań planistycznych opartych na aktualnej koncepcji lotniska, w pozostałej części została nie uwzględniona, gdyż dotyczy zmiany zasadniczego elementu planu – projektowanej przebudowy lotniska.

Wyjaśnia się, że naruszenie własności zajść może dopiero w momencie wywłaszczenia na cele publiczne w oparciu o plan miejscowy (przy realizacji planu) a samo uprawomocnienie się planu miejscowego może tylko spowodować ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości w sposób zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem w obowiązującym planie miejscowym - zmiana D.32 miejscowego planu ogólnego. Wówczas będą miały zastosowanie przepisy Art.36 ust. 1 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wszyscy właściciele i użytkownicy gruntów objętych planem miejscowym zostali powiadomieni o przystąpieniu do sporządzenia planu i terminie zbierania wniosków do planu poprzez ogłoszenie Prezydenta Miasta Szczecin w Kurierze Szczecińskim z dn. 20.06.2007 r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta (zgodnie z przepisami prawa). Procedura dotycząca lokalizacji inwestycji celu publicznego na obszarach gdzie nie obowiązuje plan miejscowy (art. 53 ust. ww. ustawy) nie ma zastosowania przy sporządzaniu planu miejscowego.

Obowiązujący plan miejscowy D.32 oraz wcześniejsze (w tym z lat 60' i 70') opierały się na koncepcjach rozbudowy lotniska, które dzisiaj już są nieaktualne i nie możliwe do realizacji ze względu na obowiązujące przepisy w zakresie żeglugi powietrznej oraz powstałe w otoczeniu lotniska przeszkody lotnicze. Opracowana przez Biuro Studiów i Projektów Lotniskowych POLCONSULT Sp. z o.o. koncepcja przebudowy lotniska stanowiła materiał do sporządzenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta w 2007 r. i w 2008 r. (aktualnie obowiązujący dokument). Została przyjęta jako rozwiązanie najbezpieczniejsze dla korzystających z lotniska (dla ruchu jednostek powietrznych) – inne ustawienie kierunku nalołów nie spełnia wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Warunki realizacji przedsięwzięcia pn.: usytuowanie i funkcjonowanie zmodernizowanego lotniska Szczecin-Dąbie zostały uzgodnione przez Wojewodę Zachodniopom. (postanowienie SR-Ś-14/6618/179-1/2007 z dn. 20.12.2007 r.), zaś opracowany Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Modernizacja Lotniska Szczecin Dąbie (do Koncepcji usytuowania i funkcjonowania zmodernizowanego Lotniska Szczecin-Dąbie opr. BSiPL POLCONSULT Sp. z o.o.) został uwzględniony w ustaleniach planu miejscowego.

Koncepcja lotniska była sporządzana na aktualnych podkładach mapowych, tak samo jak projekt planu miejscowego – podkłady te były aktualizowane w trakcie procedury planistycznej (mapa wektorowa ewidencji gruntów i budynków - na bieżąco, podkłady rastrowe cyklicznie - ostatni raz przed wyłożeniem projektu planu miejscowego do publicznego wglądu). Rozwiązania planistyczne były wprowadzane do planu nawet wyprzedzająco w stosunku do aktualizacji mapy zasadniczej (w oparciu o aktualne i dokładne zdjęcia lotnicze), jak np. przebieg nieprzekraczalnej linii zabudowy na rysunku projektu planu z etapu pierwszych uzgodnień w 2008 r. – bez dobudowanej hali na dz. nr 19/2, której obrys został wprowadzony na mapę zasadniczą dopiero w kwietniu 2009 r.

Proces opracowania: koncepcji lotniska, sporządzenia Studium oraz planu miejscowego zaczął się w 2006 roku, przy czym zawsze na początku każdego etapu planistycznego były zbierane wnioski. Inwestorzy nie składali wniosków realizując swoje zamierzenia inwestycyjne w tym samym czasie (pierwsza hala – przechowalnia warzyw - została wniesiona na mapę zasadniczą MODGiK w

październiku 2007 r. przy pozwoleniu na użytkowanie, druga w kwietniu 2009 r. na wniosek inwestora).

Przyjęte rozwiązania planistyczne kolidują z elementami zagospodarowania działki nr 19/2, ale umożliwiają dalsze użytkowanie obiektów na niej zlokalizowanych i terenu w dotychczasowy sposób – do czasu zmiany zamierzeń zarządzającego lotniskiem Aeroklubu Polskiego i powrotu do koncepcji rozbudowy lotniska o betonowy pas startowy (PS nr 1) wraz z niezbędnym korytarzem oświetlenia nawigacyjnego.

Projekt planu miejscowego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko przyrodnicze był wyłożony do publicznego wglądu w terminie od 20.05.2010 r. do 11.06.2010 r. Inwestycja celu publicznego może ingerować we własność prywatną, zwłaszcza przy braku rozwiązań alternatywnych. Rozwiązania przyjęte w projekcie miejscowego planu zagosp. przestrz. „Dąbie-lotnisko” są zgodne ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin (Uchwała Nr XXVIII/706/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 24 listopada 2008 r.).

Po rozważeniu zaawansowania wstępnych działań inwestycyjnych związanych z realizacją kolejnej hali magazynowej oraz budynku socjalno-biurowego na dz. nr 11 obr 4039 (Decyzja Nr 329/10 z dn. 23.03.2010r. w sprawie pozwolenia na budowę sieci kanalizacji sanitarnej dla potrzeb projektowanego budynku socjalno-biurowego przy ul. Hangarowej 4 oraz decyzja Nr 609/10 z 18.05.2010r. w sprawie pozwolenia na budowę gazociągu n/c de 90PE z przyłączem de 40PE dla potrzeb budynku przy ul. Hangarowej 4), wprowadza się korektę ustaleń tekstowych planu miejscowego, pozwalającą na realizację części zamierzonych inwestycji jako zagospodarowanie tymczasowe dostosowane do uwarunkowań ruchu lotniczego -

w ustaleniach szczegółowych dla terenów elementarnych: D.D.1042.KL, D.D.1046.U,P,MN, D.D.1047.KS,ZP, D.D.1054.U,P, D.D.1081.KP uzupełniono odpowiednio ustalenia kompozycji, form zabudowy i sposobu zagospodarowania terenu;

Przyjęte rozwiązanie (po korektach) pozwoli na elastyczne prowadzenie działalności gospodarczej opartej na tymczasowym zagospodarowaniu i użytkowaniu nieruchomości gruntowych nr 19/2 i nr 11 - do czasu zapotrzebowania terenu na cele komunikacji lotniczej oraz na warunkach dostosowanych do przepisów ruchu lotniczego.

11. Uwaga dotycząca ograniczenie powierzchni lotniska sportowego do ¼ obecnej powierzchni, czyli ok. 50 ha i zwiększenie terenów sportowo-rekreacyjnych o niskiej zabudowie (do 12 m n.p.t.) z dużą ilością niskiej zieleni trawniki i krzewy) nie przystającą widoków perspektywicznych..

Uwaga nie została uwzględniona, gdyż dotyczy zmiany zasadniczego elementu planu – projektowanej przebudowy lotniska. Jednym z celów sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego było usankcjonowanie Lotniska Szczecin przy jednoczesnej zmianie warunków jego funkcjonowania (w oparciu o nową koncepcję przebudowy lotniska zaakceptowaną przez zarządzającego terenem lotniska (Aeroklub Polski) oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego. Koncepcja przebudowy lotniska stanowiła podstawę do opracowania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina w 2007 i 2008 roku. Projekt planu jest zgodny z rozwiązaniami przyjętymi w obowiązującym Studium, zaś proponowane zmniejszenie lotniska o ok. 50% - nie.

Zgodnie z Art.15 ust. 1 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „Wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza projekt planu miejscowego, zawierający część tekstową i graficzną, zgodnie z zapisami studium oraz z przepisami odrębnymi, odnoszącymi się do obszaru objętego planem” oraz Art. 20 ust. 1: „Plan miejscowy uchwała rada gminy, po stwierdzeniu jego zgodności z ustaleniami studium (...)”

12. Uwaga dotycząca dopuszczenia lokalizacji stacji paliw płynnych do obsługi motorowodnych jednostek pływających, karawaniingu oraz innych pojazdów samochodowych (teren elementarny D.D.1020.US,UT,ZP).

Uwaga została uwzględniona. Po powtórny przeanalizowaniu uwarunkowań terenowych dopuszczono rozszerzenie zakresu obsługi stacji paliw o obsługę karawaniingu (zgodnie z Decyzją Nr 434/05 z dnia 25.03.2005 r. o pozwoleniu na budowę i decyzją udzielającą pozwolenia na użytkowanie), ale obsługę pozostałych pojazdów samochodowych (istotnie zwiększającą ilość użytkowników stacji) uwarunkowano wyprzedzając realizacją odprowadzenia wód opadowych z

terenu stacji paliw do kanalizacji deszczowej poprzez separatory substancji ropopochodnych – w uzgodnieniu z RDOŚ. Takie rozwiązanie umożliwi w przyszłości – po wykonaniu sieci kanalizacji deszczowej w ul. Przestrzennej – rozbudowę stacji paliw. Przyjęty warunek wynika z konieczności zminimalizowania ingerencji w środowisko przyrodnicze.

Poprzez zmianę granicy pomiędzy terenami elementarnymi: D.D.1020.US.UT,ZP i D.D.1021.KS umożliwiono bezpośrednią obsługę komunikacyjną stacji paliw z jezdni wspomagającej ul. Przestrzennej w terenie D.D.1062.KD.Z, uwzględniając ten fakt także w tekście projektu planu.

13. Uwaga dotycząca subtelnych korekt zapisów planistycznych (ogólnych i szczegółowych) oraz dopuszczenia korzystanie z indywidualnych ujęć wody i realizacji przydomowych oczyszczalni ścieków.

Uwaga została uwzględniona, za wyjątkiem zastąpienia pojęcia „miejsce hotelowe” pojęciem „jednostki mieszkano-wej” oraz dopuszczenia korzystanie z indywidualnych ujęć wody i realizacji przydomowych oczyszczalni ścieków.

Do słownika planu (§ 5) dodano pkt 28 dotyczący definicji wbudowanego lokalu mieszkalnego.

Proponowana zmiana w zakresie obsługi inżynierskiej, polegająca na wykreśleniu z ustaleń § 6 ust. 6.5 zakazu realizacji przydomowych oczyszczalni ścieków - do czasu realizacji sieci kanalizacyjnej, jest sprzeczna ze stanowiskiem Geologa Powiatowego. Dotychczasowy zapis zostaje utrzymany bez zmian.

Proponowana zmiana w zakresie obsługi komunikacyjnej dotycząca zmiany jednostki przeliczeniowej z miejsc hotelowych na „jednostki mieszkalne” nie ma racjonalnego uzasadnienia i jest niejednoznaczna – utrzymuje się dotychczasowe zapisy ustalające wskaźniki obliczeniowe miejsc postojowych odrębne dla lokali mieszkalnych i miejsc hotelowych.

Uwaga dotycząca możliwości lokalizowania odrębnych obiektów służących postojowi jednostek pływających i magazynowaniu sprzętu pływającego bez wynoszenia poziomu posadzki parteru ponad poziom wód powodziowych została uwzględniona w postaci korekty ustalenia § 6 ust. 2 pkt 7 lit. b – ale nie poprzez ograniczenia zastosowania ustalenia wyłącznie do obiektów przeznaczonych na stały pobyt ludzi tylko wprost: poprzez wprowadzenie odpowiedniego wyjątku. Uwzględnienie uwagi rozszerza możliwości zrealizowania infrastruktury żeglarskiej i sportów wodnych na terenach przybrzeżnych.

14. Uwaga dotycząca zmiany granic planu, zmiany przebiegu ulicy lokalnej oraz koncepcji lotniska na inną, nie naruszającą praw własności „praw własności” – rozumianych jako prawa do swobody inwestowania na posiadanym gruncie bez ograniczeń, w tym:

- dopuszczenie wprowadzenia usług z zakresu handlu detalicznego lub hurtowego w obiektach o nie normatywnej powierzchni sprzedaży,
- uchylenie zakazu realizacji nowych budynków mieszkalnych i lokali mieszkalnych,
- zmianę linii zabudowy oznaczonych na rysunku, w ten sposób, żeby umożliwiały one swobodną zabudowę działek budowlanych,
- zniesienie ograniczeń w zakresie maksymalnej powierzchni zabudowy działki budowlanej,
- zniesienie maksymalnej wysokości zabudowy kondygnacji nadziemnych,
- zmianę ustalenia zasad parcelacji poprzez zniesienie minimalnej powierzchni wydzielanej działki budowlanej.

Uwaga nie została uwzględniona. Wyjaśnia się, że na etapie zbierania uwag do uzgodnionego projektu planu nie ma możliwości dokonania zmiany granic planu miejscowego. Ponadto, jednym z celów sporządzanego planu miejscowego jest uszczegółowienie i dostosowanie rygorów planistycznych do aktualnej koncepcji przebudowy Lotniska Szczecin-Dąbie (zgodnie z obowiązującymi zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin, Ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisami wykonawczymi).

Ulica lokalna D.D.1069.KD.L została zaprojektowana jako konieczne połączenie komunikacyjne do obsługi m.in. infrastruktury techniczno-usługowej projektowanego stadionu sportowego (w terenie elementarnym D.D.1041.US,U,KS) – w całości po gruntach komunalnych. Nie ma możliwości zmiany przebiegu ulicy bez wejścia w konflikt z właścicielami gruntów prywatnych. Ponadto, ulica bezpośrednio przylegająca do terenów inwestycyjnych o przeznaczeniu

komercyjnym (także zgodnie z obowiązującym planem miejscowym – zmiana D.32) znacznie polepsza ich obsługę komunikacyjną oraz inżynierską.

Nie ma możliwości zmiany usytuowania pasa startowego PS nr 1 w terenie elementarnym D.D.1001.KL,U oraz związanych z lotniskiem ograniczeń inwestycyjnych wynikających z przepisów ruchu lotniczego.

Jednym z celów sporządzenia miejscowego planu zagosp. przestrz. było usankcjonowanie Lotniska Szczecin przy jednoczesnej zmianie warunków jego funkcjonowania (w oparciu o nową koncepcję przebudowy lotniska zaakceptowaną przez zarządzającego terenem (Aeroklub Polski) oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego. Koncepcja przebudowy lotniska została przyjęta jako rozwiązanie najbezpieczniejsze dla korzystających z lotniska (dla ruchu jednostek powietrznych) – inne ustawienie kierunku nalołów niespełnia wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Warunki realizacji przedsięwzięcia pn.: usytuowanie i funkcjonowanie zmodernizowanego lotniska Szczecin-Dąbie zostały uzgodnione przez Wojewodę Zachodniopom. (postanowienie SR-Ś-14/6618/179-1/2007 z dn. 20.12.2007 r.), zaś opracowany Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Modernizacja Lotniska Szczecin Dąbie (do Koncepcji usytuowania i funkcjonowania zmodernizowanego Lotniska Szczecin-Dąbie opr. BSiPL POLCONSULT Sp. z o.o.) został uwzględniony w ustaleniach planu miejscowego.

Nie likwiduje się w terenie elementarnym D.D.1046.U,P,MN limitu powierzchni sprzedaży 400 m<sup>2</sup> (w obiektach handlu detalicznego lub hurtowego) ze względu na potrzebę ograniczenia dodatkowego ruchu samochodowego w ciągu ul. Gryfińskiej - związanego z obsługą sklepów wielkopowierzchniowych. Powierzchnia sprzedaży 400 m<sup>2</sup> swobodnie pozwala na realizację dużych obiektów handlu hurtowego i detalicznego ponieważ odnosi się wyłącznie do powierzchni sali sprzedaży (bez magazynów, zaplecza i innych pomieszczeń sklepu). Ponadto, zapisy w obowiązującym Studium uniemożliwiają uwzględnienie uwagi (brak dopuszczenia lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>).

Utrzymuje się zakaz realizacji nowych budynków mieszkaniowych i lokali mieszkalnych (który jest zgodny z aktualnie obowiązującymi ustaleniami zmiany D.32) ze względu na brak możliwości zapewnienia wymaganych warunków dla zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu lotniska. Z powodu położenia terenu w sąsiedztwie lotniska od lat nie ma możliwości lokalizacji funkcji chronionych (mieszkalnictwo, oświata, usługi zdrowia).

Ustalenia planu dopuszczają przebudowę istniejących lokali mieszkalnych pod warunkiem nie powiększania ilości mieszkań oraz zastosowania rozwiązań technicznych powodujących nie przekroczenie wewnątrz lokali mieszkalnych dopuszczalnych poziomów: dźwięku i wibracji – zgodnie ze stanowiskiem Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego.

Utrzymuje się ograniczenia dotyczące form zabudowy i sposobu zagospodarowania terenu oraz parcelacyjne - jako optymalne i sprzyjające kształtowaniu ładu przestrzennego. Graniczne wielkości powierzchni: zabudowy, terenu biologicznie czynnego, działki budowlanej, stanowią podstawowe wyznaczniki dla kształtowania nowego i zmian istniejącego zainwestowania, które plan określa zgodnie z nadrzędnymi przepisami w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego. Pełna swoboda zabudowy i podziału działek nr 25 i nr 26 obr. 4039 jest niemożliwa w świetle obowiązujących przepisów prawa.