

**Załącznik nr 4  
do Uchwały Nr  
Rady Miasta Szczecin  
z dnia**

**Rozstrzygnięcie w sprawie uwag wniesionych do projektu Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Stołczyn Port” 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. zm. z 2008 r. Nr 123 poz. 803, Nr 199 poz. 1227, Nr 201 poz. 1237, Nr 220 poz. 1413) Rada Miasta Szczecin rozstrzyga, co następuje:

**§ 1.** Do projektu Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Stołczyn Port” w Szczecinie, wyłożonego do publicznego wglądu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, w dniach od 13 października 2009 r. do dnia 03 listopada 2009 r., wniesiono w ustalonym terminie do dnia 17 listopada 2009 r. 2 uwagi stanowiące integralną część dokumentacji formalno-prawnej prac planistycznych.

**§ 3.** Prezydent Miasta Szczecin rozpatrzył powyższe uwagi w dniu 24 listopada 2009 r.

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

1.1. Wniesiono o przedłużenie obszaru oznaczonego symbolem P.T.9011.PUw w kierunku południowym (na obszar P.T.9019.USw) do linii ulicy Łowieckiej (w części prostopadłej do koryta Odry). Powiększenie ww. terenu, pozwoli w przyszłości na rozbudowę bazy magazynowo przeładunkowej oraz odsunięcie terenów rekreacyjnych od terenów fabrycznych.

**Uwaga nieuwzględniona.** Proponowana zmiana nie jest zgodna ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin.

1.2. Wniesiono o: Teren P.T.9022.KD.Z. Planowany przebieg drogi zakłada likwidację znajdujących się na tym terenie zbiorników magazynowych o łącznej pojemności 2170m<sup>3</sup>. Zbiorniki te są skomunikowane z nabrzeżem dalbowym wykorzystywane są obecnie i będą do świadczenia usług magazynowo przeładunkowych. Brak zbiorników spowoduje spadek atrakcyjności portu na terenie Spółki Fosfan, a tym samym istotne ograniczenie przeładunków portowych. Dodatkowo wątpliwe jest wykorzystanie projektowanej nowej drogi (Nad Odrą) ze względu na planowane przesunięcie ruchu drogowego na zachodnią obwodnicę Szczecina oraz wiadukt Police Święta. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż projektowana trasa nowej drogi przebiega przez teren o niekorzystnych warunkach topograficzno geologicznych. Wysoka skarpa wzdłuż toru kolejowego na trasie Szczecin Police w przeszłości, na skutek działania wód gruntowych uległa erozji i wymagała pilnie wykonania prac zabezpieczających przed osunięciem.

**Uwaga nieuwzględniona.** Proponowana zmiana nie jest zgodna ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin.

Utrzymanie istniejących zbiorników spowoduje zawężenie pasa drogowego, co znacznie obniży standard projektowanej drogi.

2.1. Wniesiono o: w zakresie zasady parcelacji w pkt 1a) obniżyć powierzchnię minimalną wydzielanych działek budowlanych z 25 000 m<sup>2</sup> do 10 000 m<sup>2</sup>.

**Uwaga uwzględniona.**

2.2. Wniesiono o: w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w pkt 8a) należy zmienić treść zapisu w ten sposób, żeby wprowadzić obowiązek zachowania odcinka torowiska z dwoma kompletnymi wagonikami na surówkę zamiast trzech.

**Uwaga nieuwzględniona.** Ustalona minimalna ilość wagoników przeznaczonych do zachowania (3 sztuki) umożliwi zaakcentowanie w przestrzeni przemysłowych tradycji miejsca – dawnej huty.

2.3. Wniesiono o: w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu wykreślić zapis 8 b).

**Uwaga uwzględniona.**