

Konin, dnia 9.01.2017 r.

BP.0003.40.2016

Urząd Miejski w Koninie  
Biuro Rady Miasta  
wpłynęło w dniu: ...10.01.2017...

~~Pan Karol Skoczylas~~

~~Radny Miasta Konina~~

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego z dnia 21.12.2016 r. informuję że, głównym celem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Konina dla terenu przy ulicy Kolejowej - PKP jest stworzenie, w formie aktu prawa miejscowego, warunków zagospodarowania terenu, które pozwolą podnieść jego walory, a jednocześnie usankcjonować istniejące uwarunkowania.

Odnosząc się do zawartych w interpelacji zarzutów informuję:

**1) Lokalizacja linii zabudowy.**

Ustalona linia zabudowy umożliwi realizację zabudowy śródmiejskiej, przewidzianej na tym terenie w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Konina. Nieprzekraczalna linia zabudowy została określona w §2 pkt 1 uchwały, jako „wyznaczona na rysunku planu linia, której nie może przekroczyć budynek lub budowla naziemna, przy czym linia ta nie dotyczy infrastruktury technicznej oraz dopuszcza się przekroczenie tej linii przez takie elementy budynku jak: gzymsy, balkony, zadaszenia, tarasy jednak nie więcej niż o 1 m”. Zaznaczyć należy, iż możliwość wyznaczenia linii zabudowy w odległości 2 m od granicy pasa drogowego ulicy Kolejowej dopuszcza art. 43 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych ( Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 ze zm.). Na etapie sporządzania projektu planu, lokalizację nieprzekraczalnej linii zabudowy uzgodniono z zarządcą drogi. Ponadto, podkreślenia wymaga fakt, że nawet w przypadku lokalizacji nowej zabudowy bezpośrednio na wyznaczonej linii, światło ulicy Kolejowej nie zostanie zawężone, będzie porównywalne z odległościami, jakie występują po drugiej stronie ulicy. Zapisy §21 ust 4 uchwały uwzględniają istniejące miejsca parkingowe wzdłuż ulicy Kolejowej oraz dopuszczają lokalizację nowych.

## **2) Dostęp do własnych mieszkań dla mieszkańców.**

Rozwiązania zaproponowane w mpzp nie ingerują w istniejący pas ulicy Kolejowej, w tym istniejące miejsca parkingowe wzdłuż ulicy, które zabezpieczone zostały ustaleniami zawartymi w §21 ust 4 uchwały.

## **3) Dostęp do dworca kolejowego i autobusowego.**

Rozwiązania przyjęte w planie umożliwią usprawnienie funkcjonalności infrastruktury „centrum przesiadkowego” w centrum miasta. Pozwolą także na budowę dworca autobusowego wraz z zatokami przystankowymi, budowę dworca kolejowego wraz bezpiecznym i publicznie dostępnym zadaszonym przejściem pomiędzy ulicą Kolejową, a wejściem do tunelu w stronę osiedla Zatorze, a także lokalizację terminala przewozów międzynarodowych.

## **4) Możliwość lokalizacji obiektów handlowych.**

Dla terenów kolejowych, z uwzględnieniem przepisu art. 14 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778 ze zm.), możliwe jest ustalenie przeznaczenia terenu oraz sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 ze zm.) w art. 53 określa zasady sytuowania budowli i budynków w stosunku do obszaru kolejowego i osi skrajnego toru. Definicja obszaru kolejowego, znajdująca się w art. 4 pkt 8 powołanej ustawy wskazuje obszar kolejowy, jako powierzchnię gruntu określoną działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. Na obszarze kolejowym, zgodnie z powołaną wyżej definicją, może znajdować się budynek i budowla służąca do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy oraz dworzec kolejowy. Art. 4 pkt 8a definiuje dworzec kolejowy, jako usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróżnych, lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów. Z uwzględnieniem powyższych przepisów została opracowana przedstawiona w uchwale definicja terenów komunikacji kolejowej oraz usług (KKUC).

## **5) Podkład kartograficzny.**

Plan został sporządzony na kopii mapy zasadniczej, zakupionej w ośrodku dokumentacji geodezyjno-kartograficznej.

## 6) Rozpatrzenia złożonych uwag przez Radę Miasta.

Radzie Miasta przedłożono wykaz nieuwzględnionych uwag, a Państwo Radni zgodzili się z rozstrzygnięciem Prezydenta i przegłosowali uchwałę wraz z odrzuceniem zgłoszonych uwag.

## 7) Zgodność ustaleń planu z SUIKZP.

Plan nie narusza ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Konina. SUIKZP nie zakazuje ustalonego przeznaczenia w omawianym planie miejscowym. Zmiana studium przyjęta uchwałą nr 42 Rady Miasta Konina z dnia 25 lutego 2015 r. (przedstawiona na załączniku graficznym liczbą 3) nie musiała zmieniać zapisów dotyczących strefy śródmiejskiej, ponieważ zasady sporządzania tego typu zmian wskazują, że: jeżeli dla konkretnego terenu została wykonana zmiana, należy ją czytać całościowo ponad innymi obowiązującymi zapisami studium, a nie wybiórczo. Ocena zgodności planu miejscowego z ustaleniami studium polega nie tylko na badaniu aktu prawa miejscowego z wybranymi częściami studium, które odnoszą się do wskazania głównych funkcji danego terenu, ale powinna zostać dokonana także poprzez porównanie pozostałych ustaleń studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Konina. Przeznaczenie terenów w planie zostało wyznaczone optymalnie, z uwzględnieniem ustaleń zawartych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania. Obszar objęty jest zmianą studium przyjętą uchwałą nr 42 Rady Miasta Konina z dnia 25 lutego 2015 r. i oznaczony jest zgodnie z załącznikiem graficznym o symbolu nr 3, jako obszar planowanych lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>. I tak w części tekstowej studium - strona 5 zapisano, iż zmiana wprowadzona uchwałą nr 42 została wykonana w celu „(...) *dopuszczenia możliwości realizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> w rejonie ulicy Kolejowej od Wiaduktu Briańskiego do Poczty Polskiej*”. Cel wykonania zmiany studium z dnia 25 lutego 2015 r. jest w takim razie bezsporny. Zwracam uwagę, iż czytając tekst jednolity studium nie można wskazywać tylko zapisów pierwotnych dla tego terenu i pomijać zupełnie zmian wprowadzonych w 2015 roku. I tak zgodnie z zapisem na stronie 47 uchwały nr 42 RMK z dnia 25 lutego 2015 r. na obszarze oznaczonym zmianą nr 3:

- *zezwała się na zabudowę usługową i związaną z utrzymaniem ruchu i infrastrukturą kolejową* - ustalenia zawarte w §19 uchwały nr 438 RMK z dnia 19 grudnia 2016 r.,
- *ograniczenie zabudowy gospodarczej oraz tymczasowej zabudowy usługowej gospodarczej* - ustalenia zawarte w §15 uchwały,

- *ochrona substancji o wysokich walorach kulturowych tj. wieży ciśnień* - ustalenia zawarte w §11 uchwały,
- *wysokość zabudowy do 20 m* - ustalenia zawarte w §19 ust. 3 pkt 6 i 7 uchwały,
- *konieczne wyposażenie w wodociąg, kanalizację, energię i ciepło* - ustalenia zawarte w §14 uchwały; teren jest uzbrojony i wyposażony w infrastrukturę techniczną,
- *zapewnienie dla każdej z działek budowlanych obsługi z ulic* - zapewniono - każdy z wydzielonych terenów ma dostęp do drogi publicznej
- *zapewnienie miejsc do parkowania w liczbie minimum 15 miejsc postojowych na każde 1000 m<sup>2</sup> pow. sprzedaży* - zgodnie z §18 pkt 4 lit a, b i d uchwały zapewniono co najmniej 30 miejsc postojowych na każde 1000 m<sup>2</sup> pow. sprzedaży,
- *„postuluje się” wskazanie w planach miejscowych wskaźników dotyczących rodzaju zadaszeń, wysokości ogrodzeń (proponowane ograniczenie wprowadzania ogrodzeń wewnętrznych) koloru elewacji, formy architektonicznej i kształtu bryły budynku oraz rodzaju materiału z jakich mają być wykonane* - zwrot „postuluje się” oznacza zgodnie ze słownikiem synonimów języka polskiego: proponuje się, sugeruje, wnioskuje - brak jest więc podstaw dla twierdzenia, iż w tym planie miejscowym "muszą" znajdować się zapisy dotyczące rodzaju zadaszeń, wysokości ogrodzeń (proponowane ograniczenie wprowadzania ogrodzeń wewnętrznych) koloru elewacji, formy architektonicznej i kształtu bryły budynku oraz rodzaju materiału z jakich mają być wykonane,
- *przy sporządzaniu planu miejscowego dla zespołów zabudowy należy przewidzieć drogi pożarowe* - nie projektuje się zespołów zabudowy w granicach objętych planem,

#### **8) Uzupełnienie funkcją zieleni miejskiej.**

Zgodnie z ustaleniami planu miejscowego ochronie podlega Dąb Zawiadowca, natomiast przeznaczenie terenu pod funkcję terenów komunikacji kolejowej oraz usług (KKUC) nie oznacza wcale, iż na tym terenie nie będzie terenów zielonych. W studium brak jest definicji pojęcia "zieleni miejskiej" wobec czego nie można przyjmować, iż jedynym dopuszczalnym rozwiązaniem jest wydzielenie liniami rozgraniczającymi terenu pod zieleni. W szerokim rozumieniu pojęcia, zielenią miejską jest przecież każda powierzchnia biologicznie czynna w mieście. Konieczność wprowadzenia zieleni izolacyjnej wynikać będzie z planu zagospodarowania na etapie projektu technicznego. Dla zieleni urządzonej w studium wprowadzono obszar oznaczony ZP – zieleni urządzonej, który na omawianym terenie nie występuje.

- *dopuszcza się lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>* - również w tym przypadku plan nie narusza ustaleń studium,

- *ograniczenie lokalizacji inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko dla których raport oddziaływania na środowisko wykazał negatywny wpływ* - w przepisach art. 59-65 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (j.t. Dz. U. z 2016 r, póź. 353 ze zm.) przedstawiony został zakres sytuacji wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w sprawach indywidualnych. Postępowanie to służy ocenie ewentualnych następstw dla środowiska związanych z realizacją konkretnego przedsięwzięcia. Dlatego też regułą wynikającą z postanowień art. 61 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy jest przeprowadzenie oceny w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Art. 71 ustawy wskazuje, realizacja jakiego rodzaju przedsięwzięć będzie musiała być poprzedzona wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Generalnie lista przedsięwzięć wymienionych w art. 71 ust. 2 ustawy ma charakter zamknięty gdyż muszą być one wymienione w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 60 ustawy, tj. rozporządzeniu Rady Ministrów dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (j.t. Dz. U. z 2016 r., póź. 71). Dopiero przeprowadzone postępowanie wskaże czy dana inwestycja po sporządzeniu raportu wykaże w tym raporcie negatywny wpływ na środowisko. W planie wprowadzono ograniczenia dla terenów 1MU (zabudowa mieszkaniowo-usługowa) pozwalające na realizację jedynie usług nieuciążliwych.
- konieczność wprowadzenia *pasa zieleni izolacyjnej*, w tym konkretnym przypadku, jest naszym zdaniem zapisem bezprzedmiotowym, ponieważ zmiana nr 3 wprowadziła dla tego terenu konkretne przeznaczenie bezpośrednio związane z linią kolejową. Oddzielanie projektowanych obiektów w tym dworca, pasem zieleni izolacyjnej od linii kolejowej, jest nielogiczne i niezasadne. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego ma inny charakter prawny i funkcje, niż miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Przede wszystkim studium ma charakter znacznie bardziej ogólny niż plan miejscowy. Zgodnie z brzmieniem art. 10 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w studium określa się w szczególności kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy. Z kolei art. 15 ust. 2 pkt 6 u.p.z.p. stanowi, że w planie miejscowym określa się

obowiązkowo zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu między innymi maksymalną wysokość zabudowy. Zestawienie tych dwóch przepisów wskazuje, że ustalenia, jakie powinny być zawarte w studium, różnią się znacznie, gdy chodzi o stopień ich szczegółowości w odniesieniu do ustaleń planu miejscowego. Na tę różnicę zwrócił uwagę Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z dnia 19 marca 2008 r. (sygn. akt II OSK 751/07), który warto przywołać. Sąd ten podkreślił, że o ile ustalenia planu miejscowego mogą, a nawet powinny być w miarę szczegółowe, o tyle treść studium - aktu kreującego politykę przestrzenną gminy - powinna być formułowana w sposób bardziej ogólny: wobec powyższego nie można każdego zapisu studium odnosić literalnie do każdego terenu wyznaczonego w planie miejscowym, ponieważ godzi to w logikę sporządzania studium i jego wykładnię,

- *ograniczenie lokalizacji inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko* dla których raport oddziaływania na środowisko wykazał negatywny wpływ - wyjaśnienie zawarto powyżej. Studium nie zawiera zakazu lokalizacji inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko, lecz tylko takich, dla których wykonywany raport wykaże negatywny wpływ na środowisko,
- brak jest niezgodności planu w zakresie dopuszczenia możliwości używania do *celów grzewczych*, paliw płynnych i gazowych, paliw stałych o niskim zasiarczeniu oraz innych spełniających normy zawarte w przepisach odrębnych - ponieważ brak jest w studium definicji słowa "ciepło" wbrew twierdzeniom piszących. Ciepło uzyskuje się także z paliw płynnych i gazowych, paliw stałych oraz także z sieci ciepłowniczej.
- zapis w §8 ust. 2 uchwały jest poprawny, ponieważ ogólne stwierdzenie w tekście studium iż do *obszarów przestrzeni publicznych* zalicza się "rejon ulicy Dworcowej i alei 1 Maja" jest określeniem mocno ogólnym i nie dotyczy terenu objętego planem. Ulica Dworcowa przebiega od ronda w kierunku południowym, a teren objęty planem zlokalizowany jest wzdłuż ulicy Kolejowej.

#### **9) Tereny pełniące funkcje przestrzeni publicznej.**

Wprowadzenie pojęcia terenów pełniących funkcje przestrzeni publicznej nie jest sprzeczne z prawem.

#### **10) Reklamy.**

Plan jest zgodny z obowiązującą ustawą z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu. W planie nie ustala się wielkości reklam ich rozmieszczenia itp., wprowadza się jedynie **ogólny** zapis dotyczący zakazu realizacji reklam typu LED.

### **11) Obiekty tymczasowe.**

Plan nie ustala sposobu i terminu tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów, w myśl przepisu art. 15 pkt 11 ustawy o pizp. Plan jak najbardziej może ustalać zakaz lokalizacji obiektów tymczasowych i takie zapisy są w nim zawarte. Ustalenia te zostały zawarte w odrębnych ustępach w §15 uchwały nr 438 RMK z dnia 19 grudnia 2016 r. Ustanowienie zakazu lokalizacji obiektów tymczasowych z zastrzeżeniem, że nie dotyczy on obiektów na czas budowy, wypełnia wymogi ustawy o pizp.

### **12) Tereny komunikacji.**

§9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 roku w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. nr. 164., póź. 1587) wskazuje podstawowe barwne oznaczenia graficzne i literowe, w zależności od specyfiki i zakresu ustaleń dotyczących przeznaczenia terenów oraz granic i linii regulacyjnych, jak również dopuszcza stosowanie na projekcie rysunku planu miejscowego uzupełniających i mieszanych oznaczeń barwnych i jednobarwnych. Przeznaczenie: tereny komunikacji jest poprawne i sankcjonuje obecność na tym terenie zabudowę (garaże) bez możliwości lokalizowania nowej zabudowy (zakaz budowy budynków). Powierzchnia zabudowy i powierzchnia biologicznie czynna jest jak najbardziej poprawna, ponieważ dopuszczone dla tego terenu są jako funkcja uzupełniająca urządzenia infrastruktury technicznej - zdefiniowane jako sieci: wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, kanalizacji ogólnospławnej, gazowa, ciepłownicza, elektroenergetyczna, oświetlenia, telefoniczna, teleinformatyczna i światłowodowa oraz urządzenia bezpośrednio z nimi związane. Czyli, w celu umożliwienia lokalizacji urządzeń niebędących budynkami, ustalona została powierzchnia zabudowy i powierzchnia biologicznie czynna. Plan nie ustala zakazu dostępu do istniejących garaży. Brak jest podstaw do wskazywania części tego terenu jako drogi. Plan nie jest w żadnym wypadku niezgodny w tym zakresie z art. 15 ust. 2 pkt 6, ponieważ brak jest przepisu, który wskazuje, iż część tego terenu należy przeznaczyć właśnie pod drogę i dodatkowo jeszcze ustalić od niej linię zabudowy na terenie KKUC.

### **13) Drogi wewnętrzne.**

Plan nie określa gdzie i czy w ogóle powstaną drogi wewnętrzne.

### **14) Tereny zamknięte.**

W tekście planu w §17 ust. 1 **uwzględnia** się granice obszarów zamkniętych.

## 15) Wysokość zabudowy.

Ustalone w planie parametry jednoznacznie określają zasady kształtowania zabudowy. Wysokość zabudowy ustalona jest jednoznacznie w §19 ust. 3 pkt 7 w przedziale od 6 metrów do 12 metrów, z zastrzeżeniem pkt 6, wskazującego jaką wysokość ma mieć akcent urbanistyczno-architektoniczny wraz z określeniem sposobu jej pomiaru. Zgodnie z zasadami dotyczącymi kartograficznych metod prezentacji, umieszczony symbol na mapie winien mieć kształt prostych figur geometrycznych, który nie przypomina rzeczywistego kształtu przedstawianego obiektu, wobec którego obowiązuje zasada pogładowości znaku. Wobec tego, na etapie projektowania architektoniczno-budowlanego, akcent urbanistyczno-architektoniczny winien być zlokalizowany tak, aby symbol wskazany na rysunku planu znajdował się w jego obrębie. Projektant mający uprawnienia oraz organ administracji architektoniczno-budowlanej zatwierdzający projekt budowlany, odpowiadają za ostateczny kształt tej realizacji, zgodnie z zapisami planu.

Mając na względzie powyższe wyjaśnienia uważam, że zarzuty Pana Radnego o naruszeniu zapisów: art. 15, 16, 17, 19 i 20 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r., art. 53 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. oraz §4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego podczas procedowania uchwały nr 438 RMK z dnia 19 grudnia 2016 r., są bezzasadne.

Dodam również, że zgodnie z art. 90 ustawy o samorządzie gminnym, uchwalone na XXIX sesji Rady Miasta Konina w dniu 19 grudnia 2016 r. uchwały od nr 434 do nr 448 przekazałem w dniu 23.12.2016 r. do Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu (Wydział Kontroli, Prawny i Nadzoru) - w celu dokonania oceny zgodności z prawem.

  
Prezydent Miasta Konina  
Józef Nowicki

Do wiadomości:

1. Przewodniczący Rady Miasta