

UZASADNIENIE

miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Osowa pas przykolejowy w rejonie ul. Barniewickiej w mieście Gdańsku (nr planu 2160)

I. INFORMACJA O OBSZARZE PLANU

1. Podstawa prawna

Do opracowania planu przystąpiono na podstawie uchwały Rady Miasta Gdańska Nr XXXIX/1016/21 z dnia 30 września 2021 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Osowa pas przykolejowy w rejonie ul. Barniewickiej w mieście Gdańsku.

2. Położenie

Obszar planu, o powierzchni około 27,9 ha, położony jest w zachodniej części dzielnicy Osowa w rejonie ulic Barniewickiej i Letniskowej. Granice planu wyznaczają:

- od północy: teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej;
- od wschodu: ulica Barniewicka i ulica Cerery (w granicach planu);
- od południa: ulica Nowy Świat;
- od zachodu: Jezioro Wysockie i teren kolejowy (częściowo w granicach planu).

3. Cel sporządzenia planu

Uchwalenie planu umożliwi:

- realizację publicznego dostępu do Jeziora Wysockiego oraz wprowadzenie zabudowy usługowej z zielenią towarzyszącą w pasie nadwodnym;
- intensyfikację parametrów projektowanej zabudowy usługowej wzdłuż ulicy Barniewickiej oraz przekształcenie i podwyższenie standardu zabudowy istniejącej;
- zmianę przeznaczenia terenu zarezerwowanego pod budowę stacji transformatorowej, dz. nr 1230/77 (obręb 1) przy ulicy Cerery, na teren pod zabudowę jednorodziną (stacja została zrealizowana na innej działce w bliskim sąsiedztwie).

4. Plany obowiązujące

Na większości terenu planu nie obowiązuje żaden plan miejscowy. Około 1/4 obszaru objętego planem znajduje się w granicach czterech obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- Osowa - rejon ulic Barniewickiej i Herosa w mieście Gdańsku, o numerze ewidencyjnym 2123;
- Osowa rejon ulic Posejdona i Junony w mieście Gdańsku, o numerze ewidencyjnym 2149;
- zmiana mpszp dzielnicy urbanistycznej Osowa w mieście Gdańsku - w zakresie układu komunikacji drogowej, o numerze ewidencyjnym 2104;
- zmiana mpzp dzielnicy urbanistycznej Osowa w mieście Gdańsku w rejonie ulic Letniskowej, Barniewickiej, Cerery, Zeusa i Konstelacji, o numerze ewidencyjnym 2110.

Ustalenia ww. planów przeznaczają tereny w większości na cele komunikacyjne oraz zabudowy usługowej.

5. Istniejące użytkowanie, zagospodarowanie i stan własności gruntów

Północna część obszaru objętego planem jest w większości niezabudowana, dominuje użytkowanie rolnicze i leśne przecięte przez pasmo terenu kolejowego. Na obszarze zainwestowanym przeważa ekstensywna zabudowa mieszkaniowa i mieszkaniowo-usługowa. W południowym pasie terenu znajduje się zabudowa usługowa i produkcyjno-usługowa, a także dworzec PKP z węzłem komunikacyjnym i pętlą autobusową. Grunt w zdecydowanej większości stanowi własność prywatną; tereny ulic oraz tereny kolejowe należą do Gminy Miasta Gdańska lub Skarbu Państwa.

6. Realizacja polityki przestrzennej miasta ustalonej w SUIKZP

(uchwała nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r. zmieniona uchwałą nr XII/218/19 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 czerwca 2019 r.)

Przeznaczeniem dominującym, określonym w Studium dla obszaru objętego planem miejscowym, jest funkcja mieszkaniowo-usługowa oraz usługowa.

Ustalone w planie przeznaczenie terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, usługowej i mieszkaniowej odpowiada zatem kierunkom określonym w Studium. W większości zachowuje się określone w Studium przeznaczenie leśne terenu pomiędzy torami kolejowymi a Jeziołem Wysockim. Dla zachodniej części planu włączonej do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie ustala się niewielki procent powierzchni zabudowy i wysoki procent powierzchni biologicznie czynnej. W związku z powyższym ustalenia planu w pełni odpowiadają kierunkom wskazanym w Studium, a więc nie naruszają jego ustaleń.

II. SPOSÓB REALIZACJI WYMOGÓW WYNIKAJĄCYCH Z ART. 1 UST. 2-4 USTAWY O PLANOWANIU I ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM

1. Wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury oraz walory architektoniczne i krajobrazowe (art. 1 ust. 2 pkt 1 i 2)

Wymagania te w projekcie planu zrealizowane zostały m.in. poprzez ustalenie obowiązujących oraz maksymalnych nieprzekraczalnych linii zabudowy, kształtujących układ urbanistyczny przyszłej zabudowy. Wprowadzono szpalery drzew w pasie ulicy Barniewickiej, w terenach mieszkaniowo-usługowych wzdłuż linii kolejowej oraz na parkingach w sąsiedztwie dworca kolejowego. Parametry i warunki zabudowy dostosowane zostały do istniejącej zabudowy położonej w obrębie i w sąsiedztwie planu oraz walorów krajobrazowych, w tym otwarcie widokowych wynikających z ukształtowania terenu i położenia bezpośrednio przy jeziorze. Projektowane wysokości zabudowy respektują sąsiedztwo istniejącej zabudowy zabytkowej, w tym budynku dworca kolejowego. Ograniczenie powierzchni rzutu budynków oraz określenie minimalnej odległości pomiędzy budynkami w północno-zachodniej części planu, na terenach obecnie niezainwestowanych, pozwoli zachować walory krajobrazowe terenu. W celu określenia zasad kształtowania przestrzeni publicznych oraz ochrony ładu przestrzennego w obszarze węzła integracyjnego zastosowano linie podziału wewnętrznego i szereg zapisów określających charakter poszczególnych przestrzeni.

Wprowadzone zostały również zapisy dotyczące sposobu realizacji (formy) części naziemnych i nadziemnych infrastruktury telekomunikacyjnej.

2. Wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych (art. 1 ust. 2 pkt 3)

W Opracowaniu ekofizjograficznym podstawowym sformułowano wytyczne do planu w zakresie ochrony środowiska. Sposób ich uwzględnienia i skutki realizacji ustaleń planu oceniony został w Prognozie oddziaływania na środowisko, a także zaaprobowany w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Teren położony jest w otulinie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Plan wprowadza różnego rodzaju formy ochrony istniejącej zieleni. Tereny leśne w granicach planu w większości zostały utrzymane, poza fragmentami przeznaczonymi na: zielenie urządzone wzdłuż jeziora wraz z ciągiem pieszym, poszerzenie terenu kolejowego i ciągu pieszo-jezdnego oraz wydzielenie pasa drogowego. W rejonie skrzyżowania ulic Letniskowej i Barniewickiej, gdzie występuje naturalne zagłębienie bezodpływowe (objęte zielenią do utrzymania), ustalono przeznaczenie terenu na park retencyjny. W granicach płata strukturalnego OSTAB ustalono wysoki udział powierzchni biologicznie czynnej. Na terenie przeznaczonym pod park retencyjny, wzdłuż granicy z ulicą Letniskową, wyznaczono ciąg łączący OSTAB w celu zachowania powiązań ekologicznych. Ponadto plan ustala ochronę istniejących drzew jako drzewo do zachowania przy dworcu Osowa oraz liczne szpalery drzew (również do wprowadzenia).

Plan chroni również naturalne ukształtowanie terenu w zachodniej części poprzez ustalenie zakazu makroniwelacji na terenach o największym nachyleniu. Na obszarach zagrożonych ruchami masowymi ziemi i osuwiskach ochroną objęto istniejącą roślinność zabezpieczającą zbocza, ustalając zielenie do utrzymania oraz podtrzymując funkcję lasu na części terenu w bezpośrednim sąsiedztwie Jeziora Wysockiego.

Wymóg zieleni w zagospodarowaniu ustalono również w obszarze węzła integracyjnego w sąsiedztwie dworca Osowa.

W granicach planu znajdują się grunty leśne wymagające zmiany przeznaczenia na funkcje nieleśne – pas terenu wzdłuż Jeziora Wysockiego przeznaczony na funkcję zieleni urządzonej, tereny przeznaczone na cele komunikacyjne, niewielki fragment terenu przeznaczony na funkcję mieszkaniowo-usługową. Decyzją z dnia 6 lipca 2023 r. Marszałek Województwa Pomorskiego wyraził zgodę na zmianę przeznaczenia tych gruntów, stanowiących własność podmiotu prywatnego, na cele nieleśne.

3. Wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej (art. 1 ust. 2 pkt 4)

Obszar planu położony jest w całości na terenie historycznej wsi Osowa obejmującej tereny nad południowym brzegiem jeziora Wysockiego i wzdłuż użytkowanej do dzisiaj linii kolejowej. Tereny w granicach planu znajdują się w większości w strefie ochrony konserwatorskiej stanowisk archeologicznych. Na obszarze planu, poza historyczną zabudową mieszkaniową, znalazły się również zachowane do dzisiaj pierwsze budynki związane z budową kolei w latach 1927 – 1930. Powstała wówczas tak zwana magistrala węglowa z typowym stosunkowo dużym budynkiem dworca na przystanku "Osowa". W sąsiedztwie dworca zachowały się także budynki mieszkaniowe i infrastruktury technicznej związane z historyczną koleją: dom mieszkalny i budynek obecnie pełniący funkcję nastawni wykonawczej OS1.

Budynki ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków objęto również ochroną zapisami planu jako budynki o wartościach kulturowych. Po rewitalizacji i adaptacji do nowych funkcji obiekt dworca stanie się zaczątkiem wysokiej jakości przestrzeni publicznej.

Projekt planu uzyskał uzgodnienie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

4. Wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami (art. 1 ust. 2 pkt 5)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez zapisy dotyczące stosowania odpowiednich zabezpieczeń akustycznych i elewacji o podwyższonej izolacyjności akustycznej oraz konieczność zachowania dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Ponadto wykluczono funkcje chronione akustycznie na terenach usługowych pomiędzy obszarem kolejowym a ulicą Barniewicką. Ustalony także został odpowiedni udział miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową.

5. Walory ekonomiczne przestrzeni (art. 1 ust. 2 pkt 6)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez ustalenie komercyjnych funkcji dla większości terenu oraz poprzez ustalenie dla całego obszaru planu stawki procentowej w wysokości 30%. Intensyfikacja parametrów urbanistycznych wpłynie na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej tego obszaru, a realizacja nowej zabudowy pozwoli na podniesienie standardu zagospodarowania i jakości zabudowy w tej części miasta. Rangę miejsca podniósł zrealizowany w sąsiedztwie przystanek PKM „Osowa”. Nowa zabudowa, która ma szansę pojawić się na obszarze planu, pozwoli także pełniej wykorzystać potencjał przewozowy linii PKM.

Realizacja ustaleń planu umożliwi ożywienie gospodarcze obszaru, w tym stworzy szanse utworzenia nowych miejsc pracy. Nowa inwestycja to również większe wpływy z podatków, a więc większe możliwości prowadzenia miejskich zadań publicznych, realizowanych dla dobra wszystkich mieszkańców Gdańska.

6. Prawo własności (art. 1 ust. 2 pkt 7)

Wymagania te uwzględnione zostały m.in. poprzez ustalenie przeznaczenia na terenach, na których nie obowiązuje żaden plan miejscowy, a które stanowią własność prywatną. Na terenach zainwestowanych plan umożliwia dokonanie przekształceń funkcjonalno-przestrzennych.

7. Potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa (art. 1 ust. 2 pkt 8)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez umożliwienie realizacji zabudowy i zagospodarowania terenu niezagrażającego spełnieniu ww. potrzeb zgodnie z przepisami odrębnymi, co zostało potwierdzone uzgodnieniem projektu planu z Centralnym Wojskowym Centrum Rekrutacji - Ośrodkiem Zamiejscowym w Gdańsku.

8. Potrzeby interesu publicznego (art. 1 ust. 2 pkt 9)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez:

- zapewnienie publicznego dostępu do Jeziora Wysockiego (ciąg pieszo-jezdny, park linearny z ciągiem pieszym wzdłuż linii brzegowej, wloty ciągu pieszego łączącego drogę publiczną z ww. ciągiem pieszym);
- wytyczenie nowych powiązań drogowych obsługujących tereny aktualnie niezainwestowane;
- wyznaczenie parku retencyjnego w rejonie skrzyżowania ulic Barniewickiej i Letniskowej;
- dopuszczenie w pasie nadwodnym zabudowy usługowej, w zależności od potrzeb: sport i rekreacja, gastronomia, obsługa turystyki;
- ograniczenie terenów możliwych do zabudowy w celu maksymalnego zachowania otwarc widokowych i ochrony ukształtowania terenu;
- znaczne odsunięcie maksymalnej nieprzekraczalnej linii zabudowy od terenów kolejowych oraz wprowadzenie zieleni buforowej (szpalery drzew) w terenach zabudowy mieszkaniowo-usługowej wzdłuż ulicy Barniewickiej;
- ograniczenie wielkości i formy nowoprojektowanej zabudowy w celu uporządkowania stylistycznego i zachowania charakteru dzielnicy Osowa;
- dopuszczenie przekształcenia dawnego budynku dworca PKP oraz wprowadzenie przestrzeni publicznych (placów i skwerów) w rejonie węzła integracyjnego Osowa, zgodnie z wytycznymi studium Gdańskie Przestrzenie Lokalne.

9. Potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych oraz potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności (art. 1 ust. 2 pkt 10 i 13)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez umożliwienie realizacji wszelkiej infrastruktury technicznej oraz wymóg zaopatrzenia planowanej zabudowy w niezbędne media w standardzie miejskim, a także uwzględnienie wniosków do planu składanych przez gestorów infrastruktury.

Obszar planu posiada dostęp do sieci elektroenergetycznej, gazowej i wodociągowej oraz kanalizacji sanitarnej. Główna sieć uzbrojenia obsługująca obszar planu znajduje się w liniach rozgraniczających ulicy Barniewickiej. Uzbrojenie terenów inwestycyjnych możliwe jest w oparciu o te sieci poprzez ich rozbudowę i przystosowanie do potrzeb planowanego zainwestowania, co zostało wskazane we wnioskach od gestorów. Utrzymuje się sposób zaopatrzenia w wodę z sieci wodociągowej i sposób zagospodarowania ścieków komunalnych - do kanalizacji sanitarnej. Jako sposób odprowadzenia wód opadowych plan ustala zagospodarowanie ich na terenie lub odprowadzenie do układu odwadniającego. Istniejący w granicach planu kolektor kanalizacji deszczowej o średnicy Ø600 mm w części został włączony w teren parku retencyjnego, na pozostałym odcinku jego trasa przebiega w liniach rozgraniczających terenów 18-KK98 i 22-KD81. Przebieg kolektora wskazano na rysunku planu. Pozostałe punkty dotyczące systemów infrastruktury technicznej są standardowymi zapisami, pozwalającymi na elastyczne korzystanie z mediów energetycznych oraz telekomunikacji zgodnie z indywidualnymi preferencjami. W zakresie systemów grzewczych plan zaleca realizację ogrzewania z wykorzystaniem miejskiej sieci ciepłowniczej, dopuszczając także ogrzewanie z niskoemisyjnych źródeł lokalnych. Na terenie planu nie ma ograniczeń w dostępie do przewodowych i bezprzewodowych sieci szerokopasmowych. W granicach planu nie przewiduje się nowych magistralnych sieci infrastruktury, które mogłyby ograniczyć możliwości inwestycyjne terenu.

10. Zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej oraz zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych (art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12)

Sporządzając projekt planu Prezydent Miasta Gdańska zrealizował w pełni procedurę określoną w art. 17 ustawy, w tym wszystkie dyspozycje dotyczące udziału w niej społeczeństwa. Prezydent Miasta Gdańska ogłosił na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku oraz zamieścił obwieszczenie w lokalnym wydaniu Gazety Wyborczej, a dodatkowo na stronach www.gdansk.pl i www.brg.gda.pl, o podjęciu przez Radę Miasta Gdańska uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Osowa pas przykolejowy w rejonie ul. Barniewickiej w mieście Gdańsku i wyznaczył termin składania wniosków do przedmiotowego planu.

Do planu zostały złożone standardowe wnioski od organów uzgadniających i opiniujących oraz gestorów mediów.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem był wyłożony do publicznego wglądu, a w trakcie wyłożenia zorganizowano dyskusję publiczną nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami.

W trakcie procedowania planu, zastosowane zostały dodatkowe działania niewynikające z ustawy, takie jak: udostępnienie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu oraz projektu planu Radzie Dzielnicy Osowa z prośbą o przedstawienie stanowiska.

11. Uwzględnienie interesu publicznego i prywatnego przy ustaleniach planu (art. 1 ust. 3)

Ustalając przeznaczenie terenu, sposób zagospodarowania i sposób korzystania z terenu Prezydent Miasta Gdańska wziął pod uwagę zarówno interes publiczny, jak i interes prywatny. Ze względu na dotychczasowy brak zapisów planistycznych dla większości obszaru objętego granicami planu, bardzo atrakcyjną lokalizację w sąsiedztwie jeziora z zachodnim nachyleniem stoku, potencjał działek jeszcze niezainwestowanych, a także świeżo zakończoną inwestycję rozbudowy węzła integracyjnego Osowa, obszar predysponowany jest do wprowadzenia lub podtrzymania przeznaczenia terenu na zabudowę mieszkaniowo-usługową oraz usługową z określonym zakresem funkcji, a także podwyższenie parametrów urbanistycznych dla zabudowy istniejącej. Realizacja nowych peronów, stanowisk odstawczych dla autobusów i wiat rowerowych, a także zabezpieczenie terenu na parkingi dla samochodów osobowych w sąsiedztwie stacji kolejowej „Gdańsk Osowa” rozszerza znacznie możliwości przesiadkowe mieszkańców dzielnicy Osowa, co wpłynie na poprawę funkcjonowania danego obszaru. Ustalenia planu zapewniają również rezerwację terenów pod układ drogowy, układ odprowadzający wodę deszczową i park retencyjny w celu zapewnienia odpowiedniej gospodarki wodnej, ale również utworzenia atrakcyjnych stref rekreacyjnych.

Na prywatnych terenach zainwestowanych zostało utrzymane dotychczasowe przeznaczenie.

12. Dążenie do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego i maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego (art. 1 ust. 4 pkt 1 i 2)

Wprowadzenie i podtrzymanie przeznaczenia mieszkaniowo-usługowego i usługowego oraz intensyfikacja parametrów urbanistycznych realizuje ideę jak najlepszego i najefektywniejszego wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej i technicznej. Wyznaczono również nowe połączenia drogowe do uzupełnienia sieci komunikacyjnej, zapewnienia odpowiedniej dostępności do terenów inwestycyjnych, a także uzyskania lepszej przepustowości dróg istniejących.

Przyjęte w planie ustalenia odnośnie przeznaczenia i parametrów urbanistycznych poprzedzone zostały analizami funkcjonalno-przestrzennymi i komunikacyjnymi. Obszar objęty granicami planu ma przeważnie dobrą dostępność do publicznego transportu zbiorowego – poprzez system autobusów miejskich oraz komunikację szynową, m.in. Pomorską Kolej Metropolitalną, której przystanek znajduje się bezpośrednio w sąsiedztwie obszaru planu. Utrudniony dostęp występuje jedynie w północno-zachodniej części obszaru objętego planem ze względu na położenie pomiędzy dwiema rozległymi obszarowo barierami terenowymi, jeziorem oraz torami kolejowymi. Zlokalizowane w rejonie węzła integracyjnego trzy parkingi dla samochodów dają możliwość wygodnej przesiadki i kontynuowania podróży komunikacją zbiorową.

13. Zapewnienie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów (art. 1 ust. 4 pkt 3)

Na obszarze planu ustalono szereg rozwiązań ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów w postaci ciągów pieszych, a także zgodnie z założeniami Gdańskiego Standardu Ulicy Miejskiej (przyjętego Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska nr 1753/20 z dnia 18 grudnia 2020r.) w postaci chodników dla pieszych i tras rowerowych lub z dopuszczeniem ruchu rowerowego po jezdni na zasadach ogólnych. Układ stanowi połączenie węzła integracyjnego z terenami rekreacyjnymi w okolicy Jeziora Wysokiego oraz terenami poza granicami opracowania. Wzdłuż linii brzegowej jeziora ustalono ciąg pieszy w obszarze przeznaczonym pod zieleń ogólnodostępną.

14. Dążenie do planowania i lokalizowania nowej zabudowy na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej (art. 1 ust. 4 pkt 4)

Obszar objęty granicami planu obejmuje część istniejącej struktury mieszkaniowo-usługowej dzielnicy Osowa, a także obecnie niezabudowane tereny przyległe. Nowe zagospodarowanie i zabudowa, które mogą powstać dzięki ustaleniom procedowanego planu, uzupełnią strukturę i program funkcjonalny obszaru, co zwiększy atrakcyjność terenu i podniesie prestiż dzielnicy Osowa.

15. Zgodność projektu planu z wynikami analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy (art. 15 ust. 1 pkt 2)

Plan jest zgodny z wynikami Oceny aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego 2018 - 2022 oraz uchwałą Nr LXVIII/1736/23 RMG z dnia 28 września 2023 roku w sprawie aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, gdyż spełnia kryteria, o których mowa w uchwale oraz ocenie aktualności, zwłaszcza w jej rozdziale 6. Wieloletnie programy sporządzania planów miejscowych.

16. Wpływ na finanse publiczne w tym budżet gminy (art. 15 ust. 1 pkt 3)

Projekt planu podtrzymuje ustalenia planów obowiązujących dla fragmentów dróg publicznych o pow. 0,59 ha oraz wskazuje nowe wykupy pod drogi na 1,23 ha gruntów nie będących własnością Gminy Miasta Gdańska. Łącznie pod drogi publiczne do wykupu przeznaczonych będzie 1,82 ha gruntów.

Projekt planu wskazuje pod inne cele publiczne – m.in. zieleni, park retencyjny, ciąg pieszo-jezdny łącznie ok. 1,55 ha gruntów prywatnych.

Inwestycje publiczne dotyczą realizacji: dróg publicznych o długości ok. 340 m, parkingów o pow. 0,33 ha, ciągów o pow. 0,38 ha, zagospodarowania terenów zieleni urządzonej o pow. 0,44 ha, parku retencyjnego o pow. 0,7 ha oraz modernizacji rowów o długości ok. 215 m. Inwestycje te finansowane będą z budżetu gminy z możliwością współfinansowania np. w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Dla całego obszaru planu ustalona została stawka procentowa w wysokości 30%, która stanowi podstawę ustalenia opłaty planistycznej pobieranej przez prezydenta miasta w przypadku zaistnienia przesłanek wskazanych w art. 36 ust. 4 ustawy.

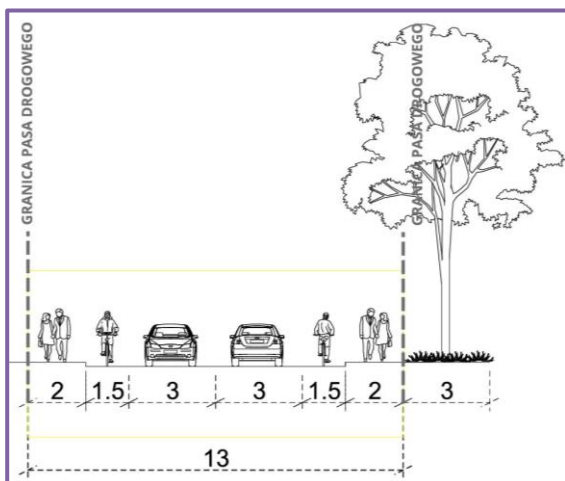
Prognozuje się zwiększenie dochodów gminy wynikające ze wzrostu wpływów do budżetu miasta z tytułu opłat i podatków, w szczególności podatku od nieruchomości. Projekt planu umożliwia realizację zabudowy mieszkaniowej o maksymalnej powierzchni użytkowej ok. 20 tys. m² oraz usługowej o pow. użytkowej ok. 29 tys. m². Może przełożyć się to na ok. 700 nowych miejsc pracy oraz ok. 500 nowych mieszkańców.

III. WYTYCZNE DO KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNYCH ULIC

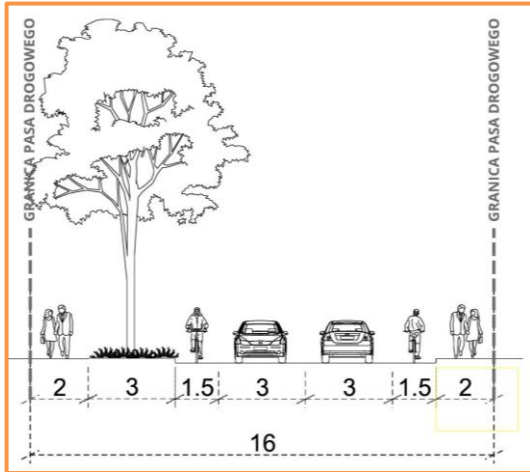
Zgodnie z Gdańskim Standardem Ulicy Miejskiej, przyjętym Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska nr 1753/20 z dnia 18 grudnia 2020 r., w toku sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego należy sporządzić wytyczne do Koncepcji Programowo - Przestrzennych (KPP) ulic objętych granicami sporządzonego planu, bądź bezpośrednio z nim sąsiadujących.

Wytyczne do Koncepcji Programowo - Przestrzennej dla ulicy Barniewickiej - teren 20-KD82:

1. **Przekrój normalny:** pas drogowy o szerokości ok. 17-23 m, docelowy przekrój ulicy to 1x2 (jedna jezdnia, dwa pasy ruchu) z obustronnymi chodnikami i pasami rowerowymi oraz szpalerem drzew. Docelowy przekrój normalny przedstawiony został na rysunku 1 i 2;



Rysunek 1 - przekrój normalny ulicy Barniewickiej (teren 20-KD82) na odcinku od skrzyżowania z ulicą Nowy Świat do skrzyżowania z ulicą Cerery



Rysunek 2 - przekrój normalny ulicy Barniewickiej (teren 20-KD82) na odcinku od skrzyżowania z ulicą Junony do północnej granicy planu

2. **Infrastruktura dla pieszych:** zakłada się realizację obustronnych chodników o szerokości min. 2 m;
3. **Infrastruktura rowerowa:** zakłada się realizację obustronnych pasów rowerowych o szerokości 1,5 m;
4. **Zieleń i retencja:** w rejonie skrzyżowania z ulicą Letniskową część terenu objęta ciągiem łączącym OSTAB – wszystkie powierzchnie nieprzeznaczone dla ruchu przeznaczyć pod zieleni; zieleni w pasie drogowym należy realizować w sposób pełniący również funkcję retencji wód opadowych; szpalery drzew do zachowania i uzupełnienia oraz do wprowadzenia;
5. **Miejsca postojowe:** nie przewiduje się realizacji miejsc postojowych w pasie drogowym;
6. **Transport zbiorowy:** w obszarze planu zakłada się zarezerwowanie terenu (14-KZ94) pod istniejący węzeł integracyjny wraz z pętlą autobusową przy ulicy Barniewickiej.

IV. PROCEDURA

1. Przeprowadzone elementy obowiązującej procedury planistycznej

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany i uzgodniony w ustawowo określonym zakresie.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem był wyłożony do publicznego wglądu po raz pierwszy w dniach od 28.08.2023 r. do 25.09.2023 r.

Dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami została przeprowadzona z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość w dniu 21.09.2023 r. o godzinie 17.00. W dyskusji publicznej wzięło udział 6 osób.

W ustawowym terminie, tj. do 09.10.2023 r. do projektu planu wniesiono uwagi, które zostały rozpatrzone zgodnie z załącznikiem nr 2 do uchwały.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem był wyłożony do publicznego wglądu po raz drugi w dniach od 10.06.2024 r. do 08.07.2024 r.

Dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami została przeprowadzona z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość w dniu 11.06.2024 r. o godzinie 17.00. W dyskusji wzięły udział 4 osoby.

W ustawowym terminie, tj. do 22.07.2024 r. do projektu planu wniesiono uwagi, które zostały rozpatrzone zgodnie z załącznikiem nr 2 do uchwały.

Po ustawowym terminie, dnia 23.07.2024 r. wpłynęło pismo zawierające uwagę właściciela działki objętej terenem 09-M/U31 projektu planu, w którym wnosi o ustalenie maksymalnej nieprzekraczalnej linii zabudowy w odległości 10 m od granicy z terenem kolejowym. Ze względów formalnych uwaga pozostała bez rozpatrzenia.

W celu zapewnienia ochrony przed hałasem od kolei do projektu planu wprowadzono odpowiednie zapisy o dotrzymaniu dopuszczalnego poziomu hałasu dla zabudowy mieszkaniowo-usługowej – w porze dziennej 68 dB, a w porze nocnej 59 dB. Konieczność dodatkowego odsunięcia lokalizacji budynków

i budowli od obszaru kolejowego w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu wynika z art. 53 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2024 poz. 697). Ze względu na dopuszczenie w planie funkcji chronionych akustycznie - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, szpitale, domy opieki społecznej czy związanej z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży oraz plany rozbudowy linii nr 201 i możliwość wprowadzenia ruchu pociągów towarowych, w terenach mieszkaniowo-usługowych (09-M/U31 i 11-M/U31) wzdłuż linii kolejowej odsunięto maksymalną nieprzekraczalną linię zabudowy poza izofonę 64 dB, w odległości 15 m od granicy z terenem kolejowym. Ponadto wprowadzono szpalery drzew, co dodatkowo korzystnie wpłynie na tłumienie hałasu i poprawi warunki klimatu akustycznego.

2. Podstawa uchwalenia

Plan został sporządzony zgodnie z procedurą określoną w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1130).

Z dniem 30 października 2020 r. weszła w życie zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nakładająca na Prezydenta Miasta obowiązek tworzenia oraz prowadzenia, w tym aktualizacji i udostępniania, zbiorów danych przestrzennych w rozumieniu art. 3 pkt 11 ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 214) dla planu miejscowego. Zgodnie z art. 67a ust. 4 i 5 ustawy zbiorów danych przestrzennych opisuje się metadanymi infrastruktury informacji przestrzennej w zakresie zagospodarowania przestrzennego, a dane przestrzenne tworzone dla planu stanowią załącznik nr 4 do uchwały Rady Miasta w sprawie uchwalenia planu.

ZESPÓŁ AUTORSKI:

DYREKTOR BIURA, GENERALNY PROJEKTANT – mgr inż. arch. Edyta Damszel-Turek

ZASTĘPCA DYREKTORA BIURA – mgr inż. arch. Wiesława Szermer

PROJEKTANT SPRAWDZAJĄCY – mgr inż. arch. Maria Dąbrowska

KIEROWNIK ZESPOŁU – mgr inż. arch. Małgorzata Momont

PROJEKTANT PROWADZĄCY – mgr inż. arch. Katarzyna Ulasińska

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

mgr inż. Angelika Muzolf

mgr inż. Jowita Olech

mgr inż. Magdalena Andrzejczuk

mgr inż. arch. Joanna Bober

inż. Grażyna Opalińska

mgr Justyna Przeworska

mgr Patryk Marglarczyk

Wnioskodawca:

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

Aleksandra Dulkwicz

Opinia Radcy Prawnego:

SEKRETARZ MIASTA GDAŃSKA

projekt uchwały
uzgodniono Radca Prawny Katarzyna Urban
dnia 30.10.2024

Danuta Janczarek

Sporządziła:
Katarzyna Ulasińska

Zaakceptowała:
Edyta Damszel-Turek

Zatwierdziła:
Emilia Łodzińska

.....

.....

.....