



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, dnia 25 listopada 2025 r.

Poz. 8539

UCHWAŁA NR XXVII/255/2025 RADY GMINY KOMORNIKI

z dnia 13 listopada 2025 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części wsi Plewiska w rejonie ulicy Kolejowej i części wsi Komorniki w rejonie ulicy Towarowej

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1153) oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1130 ze zm.), w związku z art. 67 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1688 ze zm.), Rada Gminy Komorniki uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części wsi Plewiska w rejonie ulicy Kolejowej i części wsi Komorniki w rejonie ulicy Towarowej, zwany dalej planem, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Komorniki, zatwierdzonym Uchwałą Nr LII/348/2010 Rady Gminy Komorniki z dnia 25 października 2010 r., zmienionego Uchwałą Nr XXXV/355/2017 Rady Gminy Komorniki z dnia 25 maja 2017 r., Uchwałą Nr XXVIII/242/2020 Rady Gminy Komorniki z dnia 24 września 2020 r., Uchwałą Nr LXIII/544/2022 Rady Gminy Komorniki z dnia 15 grudnia 2022 r. oraz Uchwałą Nr LXXX/698/2023 Rady Gminy Komorniki z dnia 23 listopada 2023 r.

2. Granice obszaru objętego planem przedstawiono na rysunku, o którym mowa w § 2 pkt 1.

§ 2. Częściami uchwały są:

- 1) załącznik nr 1 – będący integralną częścią uchwały i stanowiący część graficzną, zwany dalej rysunkiem planu, opracowany w skali 1:2000, zatytułowany „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części wsi Plewiska w rejonie ulicy Kolejowej i części wsi Komorniki w rejonie ulicy Towarowej”;
- 2) załącznik nr 2 – rozstrzygnięcie Rady Gminy Komorniki o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu planu;
- 3) załącznik nr 3 – rozstrzygnięcie Rady Gminy Komorniki o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych Gminy oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 4) załącznik nr 4 – dane przestrzenne.

§ 3. Ilekroć w niniejszej uchwale jest mowa o:

- 1) działce budowlanej – należy przez to rozumieć działkę budowlaną w rozumieniu ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
- 2) nieprzekraczalnej linii zabudowy – należy przez to rozumieć linię pokazaną na rysunku planu, która określa najmniejszą odległość wiaty lub zewnętrznej ściany budynku od linii rozgraniczającej terenu;

- 3) ogrodzeniu ażurowym – należy przez to rozumieć ogrodzenia, w których powierzchnia pełna ogrodzenia zajmuje nie więcej niż 50% całej powierzchni ogrodzenia;
- 4) powierzchni zabudowy – należy przez to rozumieć sumę powierzchni zabudowy wszystkich budynków i wiat, zlokalizowanych na działce budowlanej, wyrażoną procentowo w stosunku do powierzchni działki budowlanej, z tym że:
 - a) powierzchnia zabudowy budynków – oznacza powierzchnię wszystkich budynków, wyznaczoną przez rzut prostokątny zewnętrznych ścian wszystkich budynków w stanie wykończonym na powierzchnię terenu,
 - b) powierzchnia zabudowy wiat – oznacza powierzchnię wszystkich wiat, wyznaczoną przez powierzchnię dachów, mierzoną po ich zewnętrznym obrysie;
- 5) strefie zieleni izolacyjnej – należy przez to rozumieć teren pokryty roślinnością osiągającą wysokość co najmniej 5 m, z zakazem lokalizowania obiektów budowlanych, przy czym zakaz nie dotyczy ogrodzeń i sieci infrastruktury technicznej;
- 6) strefie zieleni krajobrazowej – należy przez to rozumieć teren pokryty roślinnością o strukturze wielowarstwowej, z zakazem lokalizowania obiektów budowlanych;
- 7) tablicy informacyjnej – należy przez to rozumieć element informacji turystycznej, przyrodniczej lub porządkowej;
- 8) terenie – należy przez to rozumieć obszar o określonym rodzaju przeznaczenia, stanowiący wydzieloną liniami rozgraniczającymi jednostkę ustaleń planu;
- 9) zieleni niskiej – należy przez to rozumieć rośliny osiągające wysokości do 40 cm;
- 10) zieleni średniej – należy przez to rozumieć drzewa i krzewy osiągające wysokości powyżej 40 cm i nie wyższe jak 4 m;
- 11) zieleni wysokiej – należy przez to rozumieć drzewa i krzewy osiągające wysokości powyżej 4 m.

§ 4. Ustala się przeznaczenie terenów, wyznaczonych na rysunku liniami rozgraniczającymi i oznaczonych linią ciągłą, o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania:

- 1) tereny usług lub produkcji przemysłowej lub składów i magazynów, oznaczone symbolami: **1U-PP-PS**, **2U-PP-PS**, **3U-PP-PS**, **4U-PP-PS**, **5U-PP-PS**;
- 2) tereny zieleni naturalnej, oznaczone symbolami: **1ZN**, **2ZN**;
- 3) tereny dróg zbiorczych, oznaczone symbolami: **1KDZ**, **2KDZ**, **3KDZ**;
- 4) teren drogi lokalnej, oznaczony symbolem: **KDL**;
- 5) tereny dróg dojazdowych, oznaczone symbolami: **1KDD**, **2KDD**;
- 6) teren komunikacji drogowej wewnętrznej, oznaczony symbolem: **KR**;
- 7) teren elektroenergetyki, oznaczony symbolem: **IE**.

§ 5. W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego ustala się:

- 1) w odniesieniu do linii zabudowy:
 - a) lokalizację budynków i wiat zgodnie z wyznaczonymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy,
 - b) dopuszczenie wysunięcia przed linie zabudowy takich części budynku jak: okapy, gzymsy na głębokość nie większą niż 0,8 m oraz takich części budynków jak: schody zewnętrzne, pochylnie, zadaszenia nad wejściami, na głębokość nie większą niż 1,5 m, z zachowaniem przepisów odrębnych,
 - c) za wyjątkiem oświetlenia, zakaz lokalizacji instalacji fotowoltaicznych, automatów paczkowych, masztów flagowych oraz wolno stojących pylonów w obszarze zawartym między linią zabudowy, a linią rozgraniczającą tereny,
 - d) nakaz zachowania linii zabudowy nie dotyczy wiat śmietnikowych, wiat przystankowych, obiektów infrastruktury technicznej;
- 2) zakaz lokalizacji:

- a) obiektów i budynków tymczasowych, za wyjątkiem obiektów zaplecza budowy na czas realizacji,
 - b) nowych, napowietrznych linii elektroenergetycznych,
 - c) prefabrykowanych ogrodzeń betonowych, z wyłączeniem podmurówki do wysokości 0,5 m,
 - d) od strony dróg publicznych ogrodzeń innych niż ażurowe i wyższych niż 2,2 m;
- 3) nakaz stosowania kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian:
- a) w odcieniach bieli, szarości, grafitu, brązu,
 - b) w naturalnych kolorach: materiału ceramicznego, kamienia, drewna;
- 4) zasady lokalizowania reklam i szyldów:
- a) zakaz reklam i szyldów skierowanych do użytkowników autostrady A2 (w tym węzła) oraz mogących rozpraszać uwagę użytkowników tych dróg,
 - b) od strony innych dróg i terenów niż wymienione w lit. a, zakaz reklam, z wyłączeniem urządzeń reklamowych i szyldów, o których mowa w lit. c,
 - c) dopuszczenie lokalizowania:
 - tablic informacyjnych o powierzchni nie większej niż 1,5 m²,
 - urządzenia reklamowego i szyldu na elewacji budynku, przy czym powierzchnia urządzenia reklamowego i szyldu nie może łącznie przekraczać 10% powierzchni danej elewacji budynku,
 - szyldów w formie masztów flagowych lub w formie wolno stojących pylonów;
- 5) zakaz lokalizowania nowej zabudowy na działkach niespełniających parametrów minimalnej powierzchni działki określonej w planie, z wyjątkiem działek powstałych przed wejściem w życie niniejszego planu.

§ 6. W zakresie zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu ustala się:

- 1) gospodarowanie i gromadzenie odpadów zgodnie z regulaminami utrzymania czystości i porządku obowiązującymi na terenie gminy oraz przepisami odrębnymi;
- 2) dopuszczenie zagospodarowania mas ziemnych powstałych podczas prowadzenia robót budowlanych na działce budowlanej lub ich wywóz zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 3) z zachowaniem pkt 6, zakaz realizacji:
 - a) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, za wyjątkiem lokalizacji inwestycji celu publicznego,
 - b) zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej,
 - c) punktów selektywnej zbiórki odpadów, składowisk odpadów, spalarni odpadów oraz instalacji do spalania biomasy,
 - d) punktów do zbierania, składowania lub przeładunku złomu lub odpadów,
 - e) zorganizowanych na otwartym terenie miejsc zbierania, magazynowania oraz składowania materiałów sypkich z wyłączeniem tymczasowego składowania na czas realizacji budowy,
 - f) zorganizowanych na otwartym terenie miejsc zbierania, magazynowania oraz składowania części samochodowych, w tym elementów karoserii,
 - g) przedsięwzięć związanych ze zbieraniem, magazynowaniem odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, za wyjątkiem zbierania odpadów przez ich wytwórcę w miejscu ich wytwarzania,
 - h) krematoriów;
- 4) nakaz zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 5) ochronę powierzchni ziemi, powietrza i wód, w tym poprzez eliminację potencjalnych zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego, zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 6) na terenie 4U-PP-PS dopuszcza się:

a) wewnątrz budynku przeładunek złomu lub odpadów innych niż niebezpieczne, bez ich zbierania, magazynowania oraz przetwarzania, za wyjątkiem:

- segregacji i magazynowania części samochodowych, w tym plastiku, szkła i innych elementów związanych z eksploatacją pojazdów,
- magazynowania pojazdów powypadkowych,

b) lokalizację:

- blacharni pojazdów,
- lakierni pojazdów,

c) wewnątrz budynku:

- rozbiórkę i przygotowywanie pojazdów do naprawy,
- czyszczenie oraz konserwację pojazdów.

§ 7. W zakresie zasad kształtowania krajobrazu ustala się nakaz kształtowania powierzchni biologicznie czynnych, z wykorzystaniem zieleni niskiej, średniej oraz wysokiej.

§ 8. W zakresie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej, ustala się:

- 1) strefy ochrony konserwatorskiej stanowisk archeologicznych ujętych w ewidencji zabytków pod nr AZP 53-26/124, AZP 53-26/226, AZP 53-26/247, zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) w granicach stref ochrony konserwatorskiej stanowisk archeologicznych, wyznaczonych na rysunku planu, nakaz prowadzenia badań archeologicznych podczas prac ziemnych przy realizacji inwestycji związanych z zabudowaniem i zagospodarowaniem terenu;
- 3) nakaz prowadzenia badań archeologicznych zgodnie z przepisami odrębnymi.

§ 9. W zakresie wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznej ustala się:

- 1) obszary przestrzeni publicznej:
 - a) tereny dróg zbiorczych, **1KDZ, 2KDZ, 3KDZ**,
 - b) teren drogi lokalnej, **KDL**,
 - c) tereny dróg dojazdowych, **1KDD, 2KDD**;
- 2) zagospodarowanie zgodnie z ustaleniami niniejszej uchwały.

§ 10. W zakresie zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenów usług lub produkcji przemysłowej lub składów i magazynów **1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS, 5U-PP-PS** ustala się:

- 1) przeznaczenie na cele zabudowy usługowej lub zabudowy produkcyjnej, składów, magazynów;
- 2) dopuszczenie lokalizowania:
 - a) budynków handlowych o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m²,
 - b) budynków gospodarczych, wiat,
 - c) budynków garażowych,
 - d) portierni,
 - e) placów składowych,
 - f) stanowisk i placów postojowych,
 - g) zbiorników retencyjnych,
 - h) obiektów i urządzeń małej architektury,
 - i) urządzeń, sieci i obiektów infrastruktury technicznej;

3) z zachowaniem § 6 pkt 3, zakaz lokalizacji:

a) usług wymagających zapewnienia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w szczególności: zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zamieszkania zbiorowego, szpitali lub domów opieki społecznej,

b) budynków mieszkalnych;

4) z zachowaniem § 13 pkt 4, wysokość zabudowy:

a) budynków innych niż wymienione w lit. c: nie więcej niż 16,0 m,

b) zbiorników, wolno stojących instalacji przemysłowych lub urządzeń technicznych, części budowlanych urządzeń technicznych: nie więcej niż 20,0 m,

c) budynków gospodarczych, wiat, portierni: nie więcej niż 8,0 m,

d) masztów flagowych, wolno stojących pylonów: nie więcej niż 15,0 m, przy czym dopuszcza się wolno stojące pylony o wysokości nie większej niż 40,0 m po jednym na każdej działce budowlanej oraz nie więcej niż trzy na każdym z terenów **1U-PP-PS**, **2U-PP-PS**, **3U-PP-PS**, **4U-PP-PS**, **5U-PP-PS**;

5) dopuszczenie realizacji jednej kondygnacji podziemnej;

6) dach: dowolny;

7) intensywność zabudowy rozumianą jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:

a) maksymalna: 1,5,

b) minimalna: 0,001;

8) maksymalną powierzchnię zabudowy: 50%;

9) minimalny udział powierzchni terenu biologicznie czynnego w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej 25%, w tym urządzenie:

a) strefy zieleni izolacyjnej wyznaczonej na rysunku planu na terenie **1U-PP-PS**,

b) stref zieleni krajobrazowej wyznaczonych na rysunku planu na terenie **2U-PP-PS**;

10) z zachowaniem pkt 11, minimalną powierzchnię działki budowlanej:

a) na terenach **1U-PP-PS**, **3U-PP-PS**, **4U-PP-PS**, **5U-PP-PS**: 5000 m²,

b) na terenie **2U-PP-PS**: 10000 m²;

11) parametry określone w pkt 10, nie dotyczą działek gruntu wydzielanych na cele lokalizowania obiektów budowlanych infrastruktury technicznej, dojazdów lub powiększania sąsiednich nieruchomości.

§ 11. W zakresie zasad zagospodarowania terenów zieleni naturalnej **1ZN**, **2ZN** ustala się:

1) minimalną powierzchnię terenu biologicznie czynnego: 80% powierzchni działki budowlanej;

2) zakaz sytuowania budynków i wiat;

3) dopuszczenie lokalizacji:

a) tablic informacyjnych,

b) urządzeń, sieci i obiektów infrastruktury technicznej.

§ 12. W zakresie szczegółowych zasad i warunków scalenia i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym ustala się:

1) odstąpienie od wyznaczenia terenu, dla którego przewiduje się obowiązek przeprowadzenia scaleń i podziałów;

2) dla scalania i podziału nieruchomości przeprowadzonych na podstawie przepisów odrębnych:

a) minimalna powierzchnia działek:

- na terenach **1U-PP-PS**, **3U-PP-PS**, **4U-PP-PS**, **5U-PP-PS**: 5000 m²,

- na terenie **2U-PP-PS**: 10000 m²,

b) minimalna szerokość frontu działki: 20 m,

c) kąt położenia granic działek w stosunku do przyległego pasa drogowego 90°, przy czym dopuszcza się kąty w przedziale 80° - 100°,

d) podane w lit. a i b parametry działek nie dotyczą działek gruntu wydzielanych na cele lokalizowania obiektów budowlanych infrastruktury technicznej oraz na tereny komunikacji.

§ 13. W zakresie szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczeń w ich użytkowaniu, w tym zakazie zabudowy, ustala się:

1) przy zagospodarowywaniu obszaru uwzględniać wymagania dotyczące dróg pożarowych oraz warunki dla przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę do zewnętrznego gaszenia pożaru;

2) nakaz uwzględnienia wymagań i ograniczeń określonych w przepisach odrębnych, wynikających z przebiegu infrastruktury technicznej:

a) linii elektroenergetycznych 110kV z pasami technologicznymi, ponadto:

- zachowuje się istniejące linie elektroenergetyczne,

- dopuszcza się skablowanie i wszelkie roboty budowlane dla linii elektroenergetycznych,

- po skablowaniu linii elektroenergetycznych, ustalenia dla zagospodarowania pasów technologicznych tracą moc,

- w przypadku przebudowy lub wykonania innych robót powodujących zmniejszenie szerokości pasa technologicznego dopuszcza się jego zmniejszenie, a granice pasa technologicznego pokazane na rysunku planu tracą moc,

- w pasach technologicznych zakazuje się sadzenia roślinności wysokiej i o rozbudowanym systemie korzeniowym,

- ustala się szerokość pasa wycinki podstawowej drzew na trasie linii zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) gazociągu wysokiego ciśnienia DN 350 relacji Stęszew – Poznań, rok budowy 1991 r., o ciśnieniu roboczym gazu powyżej 2,5 MPa ze strefą kontrolowaną o szerokości 65 m na stronę gazociągu od jego osi, pokazaną na rysunku planu, ponadto:

- dopuszcza się roboty budowlane przy gazociągu, w tym wykonanie robót, które spowodują zmniejszenie szerokości strefy kontrolowanej,

- zagospodarowanie terenu zgodnie z przepisami odrębnymi,

- w przypadku przebudowy lub wykonania innych robót powodujących zmniejszenie szerokości strefy kontrolowanej dopuszcza się jej zmniejszenie, a granice strefy kontrolowanej pokazanej na rysunku planu tracą moc,

- planowane inwestycje, w tym budowę obiektów budowlanych i realizację nasadzeń, w granicach stref kontrolowanych uzgodnić z właściwym operatorem sieci gazowej zgodnie z przepisami odrębnymi,

c) doziemnego dalekosiężnego kabla wojskowego łączności specjalnej ze strefą bezpiecznej eksploatacji 0,5 m od osi, w tym zakazuje się zabudowy obiektami kubaturowymi trwałymi, nawierzchnią trwałą rozbieralną i nierozbieralną oraz nasadzeń drzew i krzewów;

3) dopuszczenie zastosowania środków ochrony przed hałasem, w postaci np. barier akustycznych, zieleni izolacyjnej, rozwiązań konstrukcyjno-materiałowych i funkcjonalnych poszczególnych obiektów i terenów;

4) nakaz uwzględnienia ograniczeń ze względu na położenie w otoczeniu lotniska Poznań-Ławica, lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny oraz na obszarze leżącym w zasięgu powierzchni ograniczających zabudowę (powierzchnie BRA) od lotniczych urządzeń naziemnych, przy czym ograniczenie wysokości dla powierzchni ograniczających przeszkody obejmuje również umieszczone na obiektach urządzenia;

5) zakaz budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych sprzyjających występowaniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych;

- 6) dla systemu melioracyjnego nakaz zachowania oraz dopuszczenie budowy, przebudowy przełożenia lub zastosowania innych rozwiązań zastępczych.

§ 14. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się:

- 1) obsługę komunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi:

- a) teren 1U-PP-PS - z terenu drogi zbiorczej 1KDZ, terenu drogi lokalnej KDL, terenu drogi dojazdowej 1KDD,
- b) teren 2U-PP-PS - z terenu drogi zbiorczej 3KDZ za pośrednictwem terenu komunikacji drogowej wewnętrznej, KR, z terenu drogi lokalnej KDL,
- c) teren 3U-PP-PS - z terenu drogi zbiorczej 3KDZ, terenu drogi dojazdowej 2KDD,
- d) teren 4U-PP-PS - z terenu drogi zbiorczej 2KDZ, a także z terenów dróg leżących poza granicami planu,
- e) teren 5U-PP-PS - z terenu drogi lokalnej KDL, terenu drogi dojazdowej 1KDD,
- f) tereny 1ZN i 2ZN - z terenu drogi zbiorczej 3KDZ, terenu drogi dojazdowej 1KDD,
- g) teren IE - z terenu drogi lokalnej KDL,
- h) tereny 1ZN i 2ZN - z terenu drogi zbiorczej 3KDZ;

- 2) realizację stanowisk przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową i sposób ich realizacji na warunkach określonych w przepisach odrębnych;

- 3) nakaz zapewnienia na działce budowlanej, na której będzie realizowana inwestycja:

- a) dla samochodów osobowych w łącznej liczbie nie mniejszej niż:

- 1 stanowisko postojowe na 2 zatrudnionych na jednej zmianie w budynku produkcyjnym, magazynowym, składowym,
- 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 40 m² powierzchni użytkowej w usługach,
- 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 30 m² powierzchni użytkowej obiektów handlowych,

- b) dla rowerów w łącznej liczbie nie mniejszej niż:

- 1 stanowisko postojowe na każde 10 stanowisk pracy w budynku produkcyjnym, magazynowym, składowym,
- 3 stanowiska postojowe na każde 100 m² powierzchni użytkowej usługowej, w tym handlowych,
- 6 stanowisk postojowych na każde 1000 m² powierzchni budynków innych niż wymienione wyżej,

- c) dla samochodów ciężarowych:

- na terenach **1U-PP-PS**, **2U-PP-PS**, **3U-PP-PS**, **4U-PP-PS**, w łącznej liczbie nie mniejszej niż 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 2000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej,
- na terenie **5U-PP-PS**, w łącznej liczbie nie mniejszej niż 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 6000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej oraz w łącznej liczbie nie mniejszej niż 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 2000 m² powierzchni użytkowej usługowej,
- miejsc przeładunku dla obsługi obiektów i terenu w liczbie wynikającej z potrzeb, lokalizowanych niezależnie od stanowisk postojowych wymienionych w tirecie pierwszym;

- 4) przy obliczaniu wymaganej liczby stanowisk postojowych dla samochodów i rowerów, uzależnionej od powierzchni budynku, uwzględnienie jego powierzchni użytkowej pomniejszonej o powierzchnię pomieszczeń pomocniczych, technicznych, gospodarczych nieprzeznaczonych na pobyt ludzi oraz zaplecze komunikacyjne;

- 5) dla obiektów wielofunkcyjnych liczbę stanowisk postojowych dla samochodów i rowerów równą sumie liczb stanowisk postojowych obliczonych dla poszczególnych funkcji;

- 6) co najmniej 5% udział stanowisk postojowych przystosowanych do obsługi pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w wymaganej liczbie stanowisk postojowych dla samochodów osobowych; do bilansu tych miejsc nie wlicza się stanowisk postojowych wyznaczonych na podstawie pkt 2;
- 7) zaokrąglenie liczby stanowisk postojowych do najbliższej wartości całkowitej, przy czym nie może to być mniej niż 1 stanowisko;
- 8) sposób realizacji stanowisk postojowych innych niż przeznaczone na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową – zgodnie z przepisami odrębnymi, przy czym zakazuje się realizacji stanowisk postojowych na terenach, o których mowa w § 10 pkt 9.

§ 15. W zakresie terenów dróg zbiorczych **1KDZ, 2KDZ, 3KDZ** ustala się:

- 1) szerokość drogi w liniach rozgraniczających – zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszczenie realizacji:
 - a) jezdni,
 - b) chodników,
 - c) dróg rowerowych,
 - d) drogowych obiektów inżynierskich,
 - e) przystanków,
 - f) obiektów małej architektury,
 - g) tablic informacyjnych,
 - h) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej,
 - i) zieleni.

§ 16. W zakresie terenu drogi lokalnej **KDL**, terenów dróg dojazdowych **1KDD, 2KDD**, terenu komunikacji drogowej wewnętrznej, **KR** ustala się:

- 1) szerokość drogi w liniach rozgraniczających – zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszczenie realizacji:
 - a) jezdni,
 - b) chodników,
 - c) dróg rowerowych,
 - d) drogowych obiektów inżynierskich,
 - e) przystanków,
 - f) stanowisk postojowych,
 - g) obiektów małej architektury,
 - h) tablic informacyjnych,
 - i) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej,
 - j) zieleni.

§ 17. W zakresie zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenu elektroenergetyki **IE**, ustala się:

- 1) przeznaczenie na cele stacji elektroenergetycznej 110 kV;
- 2) maksymalna wysokość budynków i wiat: 6,0 m;
- 3) dach: dowolny;
- 4) intensywność zabudowy, rozumianą jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy, w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej:

- a) maksymalną: 0,50,
- b) minimalną: 0,01;
- 5) powierzchnię zabudowy: maksymalnie 50%;
- 6) minimalną powierzchnię terenu biologicznie czynnego: 10% powierzchni działki budowlanej.

§ 18. W zakresie infrastruktury technicznej ustala się:

- 1) powiązanie sieci infrastruktury technicznej z układem zewnętrznym oraz zapewnienie dostępu do sieci;
- 2) dopuszczenie robót budowlanych w zakresie sieci infrastruktury technicznej, w tym w szczególności sieci: wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłowniczej, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, teleinformatycznej;
- 3) zaopatrzenie w poszczególne elementy infrastruktury technicznej:
 - a) ścieki komunalne: do sieci kanalizacji sanitarnej,
 - b) wody opadowe i roztopowe: w sposób zgodny z przepisami odrębnymi,
 - c) woda przeznaczona do spożycia przez ludzi, do celów przeciwpożarowych: z sieci wodociągowej,
 - d) energia elektryczna:
 - z sieci energetycznej,
 - z odnawialnych źródeł energii z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisów odrębnych,
 - e) gaz: z sieci gazowej, z dopuszczeniem indywidualnych rozwiązań jak zbiorniki na gaz ziemny,
 - f) ciepło: zgodnie z przepisami odrębnymi, w tym:
 - ze spalania paliwa ciekłego, gazowego lub stałego za pomocą urządzeń grzewczych o wysokiej sprawności cieplnej i niskiej emisji zanieczyszczeń,
 - w nowo budowanych budynkach zakazuje się stosowania pieców i trzonów kuchennych na paliwa stałe,
 - z odnawialnych źródeł energii z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przepisów odrębnych.

§ 19. Ustalenia dla terenów wymagających ustalenia sposobu i terminu tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania: ustalenia dotyczące obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń zachowują moc do dnia wejścia w życie uchwały, o której mowa w art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

§ 20. Określa się stawkę procentową, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w wysokości:

- 1) dla terenów usług lub produkcji przemysłowej lub składów i magazynów, **1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS, 5U-PP-PS** – 30%;
- 2) dla pozostałych terenów – 1%.

§ 21. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Komorniki.

§ 22. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Wielkopolskiego.

Przewodniczący
Rady Gminy Komorniki
(-) Marek Kubiak



Załącznik nr 2 do uchwały nr XXVII/255/2025

Rady Gminy Komorniki

z dnia 13 listopada 2025 r.

ROZSTRZYGNĘCIE RADY GMINY KOMORNIKI O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG WNIESIONYCH DO PROJEKTU PLANU

Zgodnie z art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1130 ze zm.), Rada Gminy Komorniki, rozstrzyga co następuje:

Projekt miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części wsi Plewiska w rejonie ulicy Kolejowej i części wsi Komorniki w rejonie ulicy Towarowej, był trzykrotnie wykładany do publicznego wglądu:

1. Pierwsze wyłożenie do publicznego wglądu projektu planu odbyło się w dniach od 1 grudnia 2023 r. do 4 stycznia 2024 r. Dyskusję publiczną wyznaczono na 11 grudnia 2023 r., uwagi przyjmowano do 19 stycznia 2024 r.

2. Drugie wyłożenie do publicznego wglądu projektu planu odbyło się w dniach od 17 czerwca 2024 r. do 8 lipca 2024 r. Uwagi do projektu planu przyjmowano w nieprzekraczalnym terminie do dnia 22 lipca 2024 r.

3. Trzecie wyłożenie do publicznego wglądu projektu planu odbyło się w dniach od 3 lutego 2025 r. do 4 marca 2025 r. Uwagi do projektu planu przyjmowano w nieprzekraczalnym terminie do dnia 19 marca 2025 r.

4. Czwarte wyłożenie do publicznego wglądu projektu planu odbyło się w dniach od 28 kwietnia 2025 r. do 29 maja 2025 r. Uwagi do projektu planu przyjmowano w nieprzekraczalnym terminie do dnia 13 czerwca 2025 r.

W ustawowych terminach wpłynęły uwagi, które zostały nieuwzględnione przez Wójta Gminy Komorniki. W związku z powyższym, Rada Gminy Komorniki, po zapoznaniu się z uwagami nieuwzględnionymi przez Wójta Gminy Komorniki odnoszącymi się do projektu planu miejscowego, postanawia o ich nieuwzględnieniu.

Szczegółowe uzasadnienie oraz rozstrzygnięcie każdej uwagi zawierają poniższy wykaz. Jednocześnie wyjaśnia się co następuje:

- 1) Projekt planu nie narusza interesu prawnego żadnego z uczestników postępowania i nie ingeruje nadmiernie we własność.

Plan miejscowy kształtuje możliwości zagospodarowania terenu nim objętego, ogranicza prawo własności terenu poprzez ustalenie przeznaczenia, jednak jest to prawnie dozwolone: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego, zwanego dalej NSA, sygn. II OSK 2314/11 z dnia 23 marca 2013 r.: „*Naczelny Sąd Administracyjny wskazuje, że właśnie na mocy ustawy - przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - organy zostały upoważnione do ingerencji w prawo własności innych podmiotów*,” Ponadto przy formułowaniu przeznaczenia terenu i zasad zagospodarowania brano pod uwagę zasadę proporcjonalności. Miała ona zasadnicze znaczenie dla organu sporządzającego plan, gdyż opracowanie miejscowego planu miało na celu ochronę tych terenów przed niekontrolowaną zabudową, mogącą powstawać na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Wobec złożonych wniosków i uwag do miejscowego planu, zasada proporcjonalności była niejednokrotnie wyważana i stosowana.

„*Podstawowa zasada równości wobec prawa wymaga wyważenia wszystkich interesów, które występują w danej sprawie*”. – wyrok NSA sygn. II OSK 1208/13. W ramach przysługującego władztwa planistycznego Rada Gminy uprawniona jest do określenia przeznaczenia terenów. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jako akt prawa miejscowego kształtuje bowiem na przyszłość stan prawny nieruchomości nim objętych i stanowi wyraz kształtowania przez gminę ładu przestrzennego na jej obszarze. Takim elementem kształtowania ładu przestrzennego jest zaś niewątpliwie wytyczanie terenów budowlanych lub wolnych od zabudowy. Zgodnie z wyrokiem NSA z 25 maja 2006 r. sygn. II OSK 1422/2005: „*Warunkiem uznania legitymacji skarżącej nie mógł być sam fakt posiadania przez nią interesu*

prawnego czy bezpośrednie zaangażowanie w sprawie tego interesu, ale niebudzące wątpliwości naruszenie jej interesu prawnego”.

2) Projekt planu nie narusza zasady równości wobec prawa.

Zasada równości wobec prawa w akcie prawa miejscowego może zostać naruszona poprzez przyjmowanie rozwiązań różnicujących sytuację prawną właścicieli nieruchomości objętych planem, nadmierne obciążanie jednych kosztem drugich czy też przyjmowanie różnych rozwiązań bez jakiegokolwiek zasadnej argumentacji w odniesieniu do właścicieli znajdujących się w takiej samej sytuacji (tak: wyrok NSA z 31 stycznia 2013 roku, sygn. akt: II OSK 2391/12).

Ustalenia przedmiotowego projektu planu nie wprowadzają ograniczeń dla innych podmiotów aniżeli właściciele terenu objętego planem, jak i nie obciąża nikogo kosztami, które z kolei przekładają się na dochód innego podmiotu.

Plan miejscowy kształtuje możliwości zagospodarowania w oparciu o przydzielone gminie kompetencje ustawowe.

3) Zgodnie z art. 3 ust. 1 ww. ustawy, kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej, w tym sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, należy do zadań własnych gminy.

WYKAZ UWAG
WNIESIONYCH DO WYŁOŻONEGO DO PUBLICZNEGO WGLĄDU
PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
W OBRĘBIE WSI PLEWISKA PRZY ULICY KOLEJOWEJ I CZĘŚCI WSI KOMORNIKI PRZY ULICY TOWAROWEJ

Lp.	Data wpływu uwagi	Imię i nazwisko albo nazwa jednostki organizacyjnej	Oznaczenie obszaru, którego dotyczy uwaga	Sposób rozpatrzenia uwagi przez Wójta Gminy Komorniki		Sposób rozpatrzenia uwagi przez Radę Gminy Komorniki		Uwagi
				uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I. wyłożenie do publicznego wglądu w dniach od 1 grudnia 2023 r. do 4 stycznia 2024 r., uwagi do projektu planu przyjmowano w nieprzekraczalnym terminie do dnia 19 stycznia 2024 r.								
1	05.12.2023	Poz. 16948	107/11, 107/12, 107/8, 107/3: Tereny 5U-PP-PS i 6U-PP-PS	-	X	-	X	1. w § 6 po pkt 3 dodaje się pkt 4 o treści: „Zakaz realizacji określony w pkt 3) nie dotyczy działek nr ew.: 107/11, 107/12, 107/8, 107/3 w całości obejmujących teren 5U-PP-PS i 6U-PP-PS”. Uwaga nieuwzględniona. Teren działek nr ewid. 107/11, 107/12, 107/8, 107/3 w wyłożonym projekcie planu został oznaczony jako 4U-PP-PS. Przyjęty katalog zakazów jest istotny z punktu widzenia użytkowania terenów objętych planem, w tym wymienionych w uwadze. Zakazy mają na celu ograniczenie potencjalnych uciążliwości dla środowiska.
2				X	X	X	X	2. w §6 po pkt 3 i nowo dodanym pkt 4 jw., dodaje pkt 5 o treści: „Dopuszczenie na działkach nr ew. 107/11, 107/12, 107/68, 107/3 w całości obejmujących teren §5U-PP-PS i 6U-PP-PS przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w tym punktów do zbierania, składowania lub przeładunku złomu lub odpadów”. Uwaga nieuwzględniona częściowo. Przyjęty zakaz przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest istotny z punktu widzenia użytkowania terenów objętych planem. Ogólny zakaz zwłaszcza dotyczący zbierania lub składowania złomu lub odpadów ma na celu ograniczenie potencjalnych uciążliwości dla środowiska. Wyważając wyznaczone zasady zagospodarowania, mając na względzie położenie terenu 4U-PP-PS w otoczeniu obiektów innych niż mieszkaniowe oraz

								sąsiedztwo z terenem autostrady uwzględniona zostaje uwaga w części dotyczącej przeładunku odpadów złomu lub odpadów innych niż niebezpieczne wewnątrz budynku na terenie 4U-PP-PS. Uwaga uwzględniona w części dotyczącej modyfikacji zapisu dla przeładunku odpadów złomu lub odpadów innych niż niebezpieczne na terenie 4U-PP-PS, ale z doprecyzowaniem wewnątrz budynku. W projekcie planu wyłożonym do publicznego wglądu działki nr ewid. 107/11, 107/12, 107/68, 107/3 leżą w granicach terenu 4U-PP-PS.
3				X	X	X	X	3. pkt. 8 planu zwiększyć powierzchnie zabudowy z 45% na 55% uwagę naszą motywujemy tym, iż plany inwestycyjne wymagają takich powierzchni zabudowy. Uwaga uwzględniona w części. Wskaźnik powierzchni zabudowy został zwiększony dla wszystkich terenów U-PP-PS. Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej ustalenia wartości 55%. Początkowo zwiększono wskaźnik powierzchni zabudowy do wartości 50% jedynie dla terenów 1U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS. Ze względu na istniejące tereny zieleni, wyznaczone w projekcie planu jako strefy zieleni krajobrazowej, uwaga nie została uwzględniona dla terenu 2U-PP-PS. W wersji uchwały przekazanej do IV wyłożenia do publicznego wglądu i do uchwalenia zakres uwzględnienia uwagi został zwiększony. Dla terenu 2U-PP-PS wskaźnik powierzchni zabudowy został zwiększony, tak jak dla pozostałych terenów, tj. do wartości 50%.
4	11.12.2023	Poz. 17168	Obszar planu	-	X	-	X	3) <i>nakaz stosowania kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian:</i> <i>a) w odcieniach bieli, szarości, grafitu, brzo, brzo — prosba o dopisanie odcieni niebieskiego.</i> Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian.
5				X	X	X	X	4) lit c) - nie więcej niż dwóch sztyldów dla każdego przedsiębiorcy w granicach działki budowlanej, o łącznej powierzchni nie większej niż 4 m ² , zlokalizowanych na elewacji budynku, przy czym łączna powierzchnia sztyldów na działce budowlanej nie może przekraczać 8

								<i>m² - prosimy o usunięcie maksymalnych powierzchni lub usunięcie zapisu</i> Uwaga nieuwzględniona częściowo. Uwaga uwzględniona w części poprzez modyfikację zapisów dotyczących szyldów i dopuszczenie szyldów umieszczanych na elewacjach budynków, o łącznej powierzchni urządzeń i szyldów nieprzekraczającej 10% powierzchni każdej elewacji.
6				-	X	-	X	§ 6. 3) zakaz realizacji: a) <i>przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, za wyjątkiem lokalizacji inwestycji celu publicznego — prośba o dopuszczenie zlokalizowania zakładów zawsze znacząco oddziaływać na środowisko</i> b) <i>zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej — prośba o dopuszczenie zakładów Z2R i ZDR</i> Uwaga nieuwzględniona. Przyjęty katalog zakazów jest istotny z punktu widzenia użytkowania terenów objętych planem, w tym wymienionych w uwadze. Zakazy mają na celu ograniczenie potencjalnych uciążliwości dla środowiska.
7				X	X	X	X	§ 7. <i>W zakresie zasad kształtowania krajobrazu ustala się nakaz kształtowania powierzchni biologicznie czynnych w formie ogrodów, skwerów, zieleńców, z wykorzystaniem zieleni niskiej, średniej oraz wysokiej. — kształtowanie całej PBC w ww. sposób może okazać się niemożliwe, proszę o określenie minimalnego udziału, np. 20%</i> Uwaga uwzględniona częściowo. Zmniejszono minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej dla wszystkich terenów U-PP-PS do 25%. Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej ustalenia wartości minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej na poziomie 20%. Początkowo uwaga została uwzględniona w części dotyczącej modyfikacji zapisu dotyczącego kształtowania powierzchni biologicznie czynnych i zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej do 25% jedynie dla terenów 1U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS. Uwaga nie została uwzględniona w części dotyczącej terenu 2U-PP-PS ze względu na istniejące tereny zieleni, wyznaczone w projekcie planu jako strefy zieleni

								krajobrazowej. W wersji uchwały przekazanej do IV wyłożenia do publicznego wglądu i do uchwalenia zakres uwzględnienia uwagi został zwiększony. Dla terenu 2U-PP-PS minimalny udział powierzchni biologicznie został zmniejszony, tak jak dla pozostałych terenów, tj. 25%.
8			Tereny 1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS	X	X	X	X	§ 10 pkt 9) minimalny udział powierzchni terenu biologicznie czynnego w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej: 30% powierzchni działki budowlanej, w tym urządzenie — prośba o zmniejszenie procentowego udziału PBC do 20% - zgodnie ze studium, Uwaga uwzględniona częściowo. Zmniejszono minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej dla wszystkich terenów U-PP-PS do 25%. Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej ustalenia wartości minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej na poziomie 20%. Początkowo uwaga została uwzględniona w części dotyczącej modyfikacji zapisu dotyczącego kształtowania powierzchni biologicznie czynnych i zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej do 25% jedynie dla terenów 1U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS. Uwaga nie została uwzględniona w części dotyczącej terenu 2U-PP-PS ze względu na istniejące tereny zieleni, wyznaczone w projekcie planu jako strefy zieleni krajobrazowej. W wersji uchwały przekazanej do IV wyłożenia do publicznego wglądu i do uchwalenia zakres uwzględnienia uwagi został zwiększony. Dla terenu 2U-PP-PS minimalny udział powierzchni biologicznie został zmniejszony, tak jak dla pozostałych terenów, tj. 25%.
9			Obszar planu	-	X	-	X	§ 14. Pkt 3) c) dla samochodów ciężarowych: - w łącznej liczbie nie mniejszej niż: 1 miejsce parkingowe na każde rozpoczęte 2000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej, - miejsc przeładunku dla obsługi obiektów i terenu w liczbie wynikającej z potrzeb, lokalizowanych niezależnie od miejsc parkingowych wymienionych w tirecie pierwszym — wnosimy o dopuszczenie możliwości użytkowania miejsc przeładunku jako m.p. dla tir,

								Uwaga nieuwzględniona. Biorąc pod uwagę obciążenie terenów sąsiednich w gminie Komorniki zapis dotyczący miejsc przeładunku jest niezbędny. Na uwagę zasługuje fakt, że zgodnie z planem miejsca przeładunku dla obsługi obiektów i terenu mogą być wyznaczane w liczbie wynikającej z potrzeb. Zatem nie jest to obowiązkowy element zagospodarowania.
10				-	X	-	X	§ 18 3) zaopatrzenie w poszczególne elementy infrastruktury technicznej: a) ścieki komunalne: do sieci kanalizacji sanitarnej, - wnosimy o dopisanie, że do czasu rozbudowy sieci KS dopuszcza się indywidualne rozwiązania Uwaga nieuwzględniona. W sąsiedztwie istnieje sieć kanalizacji sanitarnej.
11	18.12.2023	Poz. 17372	Obszar planu	-	X	-	X	§ 3 pkt 7) oraz 8) — propozycja wyjęcia pojęcia wiaty w liczeniu powierzchni całkowitej oraz zabudowy - Wymieniona w Uchwale „powierzchnia zabudowy wiaty” jest niezgodna z obowiązującą normą, która jest wskazana jako obowiązująca w Warunkach Technicznych stosowanych do projektowania obiektów budowlanych. Wprowadzenie takiego pojęcia będzie powodowało spory interpretacyjne na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Ponadto, zgodnie z definicją Prawa Budowlanego, wiaty nie jest budynkiem, ponieważ nie jest w pełni wydzielona ścianami, więc jest budowlą zaliczaną do obiektów budowlanych. Nie jest zgodnym z obowiązującymi przepisami liczenie powierzchni zabudowy dla obiektów inne niż budynki. Prawo budowlane - definicje: 1) obiekcie budowlanym — należy przez to rozumieć budynek, budowlę bądź obiekt małej architektury, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, wzniesiony z użyciem wyrobów budowlanych; 2) budynku — należy przez to rozumieć taki obiekt budowlany, który jest trwale związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach; Uwaga nieuwzględniona. Wiaty są obiektem budowlanym, który wpływa na zabudowę przestrzeni.
12	18.12.2023	Poz. 17412	Droga KDL	-	X	-	X	1) Wnosimy o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz

							wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. <i>Uzasadnienie:</i> Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców. Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Poz. XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez
--	--	--	--	--	--	--	---

							wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: - a.bezpieczeństwa ruchu drogowego, - b.jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), - c.dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, - d.wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, - e.kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkaldnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedyndych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy
--	--	--	--	--	--	--	--

								Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: - pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, - pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
13	22.12.2023	Poz. 17559	Obszar planu	-	X	-	X	1. W § 5 ust. 3a nakazano stosowanie kolorystyki elewacji zewnętrznych na nie mniej niż 80% ścian „w odcieniach bieli, szarości, grafitu, beżu, brązu”. Wnoszę o rozszerzenie powyższego zapisu o kolor czarny oraz zielony, z wyłączeniem odcieni jaskrawych, tj. wnoszę o zmianę zapisu na „w odcieniach bieli, szarości, grafitu, czerni, beżu, brązu i zieleni, z wyłączeniem odcieni

								jaskrawych”. Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Ze względu na brak definicji „odcieni jaskrawych” uwaga dotycząca koloru zielonego i zapisu o odcieniach jaskrawych została nieuwzględniona.
14				-	X	-	X	2. W § 5 ust. 3b nakazano stosowanie kolorystyki elewacji zewnętrznych na nie mniej niż 80% ścian w naturalnych kolorach: materiału ceramicznego, kamienia, drewna”. Wnoszę o rozszerzenie powyższego zapisu o naturalny kolor cortenu (blachy kortenowskiej), tj. wnoszę o zmianę zapisu na „w naturalnych kolorach: materiału ceramicznego, kamienia, drewna, cortenu” Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian.
15	10.01.2024	Poz. 435	Działki nr ewid. 1143/3, 1144/3, 1145/3	X	X	X	X	2. Zachowanie w dotychczasowym kształcie pasa drogowego 04 KL1/2 (symbol z procedowanego planu: KDL) na odcinku przechodzącym przez działki 1143/3, 1144/3 i 1145/3. Uzasadnienie: Brak technicznego uzasadnienia dla zmiany pasa drogowego na tym etapie. Droga na ww. działkach została już zrealizowana i spełnia swoją funkcję. Zmiana przebiegu pasa drogowego na tym odcinku powoduje, że istniejąca infrastruktura inwestora jak oświetlenie i ogrodzenie będą w pasie drogowym. Przywrócenie tych elementów do zgodności z planem pociągnie za sobą nieuzasadnione koszty. Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej infrastruktury inwestora zrealizowanej w drodze. Uwaga uwzględniona w części dotyczącej modyfikacji przebiegu drogi.
16				X	X	X	X	4. Proszę o utrzymanie na działkach 1143/3, 1144/3, 1145/3 (teren o nowym oznaczeniu 5U-PP-PS) prawa wpisanego w obowiązujący miejscowy plan do sytuowania obiektów technologicznych o wysokości do 25 m oraz budynków do 20 m. Uzasadnienie: obecnie obowiązujący miejscowy plan uwzględnia możliwość lokalizowania obiektów technologicznych takich jak zbiorniki, kominy itp., a które są często elementem niezbędnym w procesie produkcyjnym. Procedowany plan posiada jedynie zapis

								o wysokości budynków - §10. 4. Procedowany plan nie przewiduje możliwości realizacji obiektów technologicznych o wysokości do 25 m, a budynki pozostałe obniża z 20 m do 15 m. Takie zapisy wpłyną na ograniczenie możliwości inwestycyjnych dla właściciela działek 1143/3, 1144/3, 1145/3. Wysokość obiektów na działkach była podstawową determinantą wpływającą na atrakcyjność inwestowania na tym terenie. Po zmianie planu właściciel zostanie pozbawiony możliwości rozwoju na swoich działkach. Uwaga nieuwzględniona częściowo. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dopuszczają na terenach działalności gospodarczej o profilu ogólnym: produkcyjnym, usługowym i magazynowo - składowym P, o wysokość zabudowy nie wyższą niż 16 m. Uwaga uwzględniona w części dotyczącej niektórych budowli, do wysokości 20 m.
17				-	X	-	X	6. Wnioskuje o wyłączenie działek 1143/3, 1144/3, 1145/3 z zapisów dotyczących miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych (§14.3) Uzasadnienie: na ww. działkach teren został zagospodarowany w całości, w tym w zakresie miejsc postojowych dla samochodów osobowych i ciężarowych. W konsekwencji nie ma możliwości dostosowania istniejącego układu drogowego do podwyższonych (relatywnie do dotychczasowych) standardów z procedowanego planu. W tej sytuacji właściciel działki zostanie pozbawiony możliwości przebudowy budynku lub nawet postawienia wiaty, co z punktu widzenia prowadzonej przez właściciela działek działalności jest niedopuszczalne. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody ciężarowe, co powoduje wzrasta obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości oraz to że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg, aktualna polityka przestrzenna gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla samochodów ciężarowych w ramach terenów inwestycji, które generują potrzebę obsługi przez samochody

								ciężarowe. Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów.
18				-	X	-	X	7. Wnoszę o usunięcie zapisu §14.6 — nakazującego lokalizację co najmniej 5% miejsc parkingowych dla pojazdów na kartę, ponieważ przeczy on punktowi 2 tego samego paragrafu mówiącego o realizacji tych miejsc zgodnie z przepisami odrębnymi. Uzasadnienie: Procedowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego posiada zapis: §14 6) co najmniej 5% udział miejsc parkingowych przystosowanych do obsługi pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w wymaganej liczbie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych; natomiast Ustawa o drogach publicznych, którą przywołuje punkt 2 tego paragrafu wskazuje co następuje: Art. 12a. [Stanowiska postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową]. 2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, w miejscu przeznaczonym na postój pojazdów wyznacza się w liczbie nie mniejszej niż: (...)4) 4% ogólnej liczby stanowisk, jeżeli ogólna liczba stanowisk wynosi więcej niż 100. Te dwa punkty stoją w wzajemnej sprzeczności i wprowadzają niejasność co do zasad realizacji miejsc parkingowych. Dodatkowo dla właściciela działek 1143/3, 1144/3, 1145/3, który realizował zagospodarowanie zgodnie z dotychczasowym planem, ze względu na brak miejsca na terenie, nie ma możliwości zwiększenia liczby miejsc parkingowych. Uwaga nieuwzględniona. Zapis dotyczący konieczności zapewnienia miejsc parkingowych dotyczy nowych obiektów. Ustalenia dla realizacji stanowisk przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową i sposób ich realizacji na warunkach określonych w

								przepisach odrębnych został określony w § 14 pkt 2 projektu uchwały i jest to ustalenie obligatoryjne dla planu miejscowego. Zapis Art. 12a. ust 1. Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2023r. poz. 645 ze zm.) odnosi się do konkretnych terenów: „Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwaną dalej „kartą parkingową”: 1) na drogach publicznych; 2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; 3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie doprecyzowany zostanie zapis w § 14 pkt 8 uchwały, gdyż odnosi się on do innych stanowisk postojowych niż stanowiska przeznaczone na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową. Natomiast zapis § 14 pkt 6 odnosi się do innych terenów niż wymienione w § 12a ust. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
19				X	X	X	X	<i>Jednocześnie chcę podkreślić, że Rada Gminy Komorniki w uzasadnieniu uchwały sama wskazała, że opracowanie nowego planu ma na celu określenie parametrów takich jak przeznaczenie i wskaźniki zabudowy, kierując się prócz równowagi pomiędzy interesami stron także zakazem nadmiernej ingerencji. Choć zrozumiała jest potrzeba usankcjonowania i wpisania w pewne ramy zasad zabudowy, to w wypadku nowego planu wydaje się, że przesłanka zakazu nadmiernej ingerencji w interesy właściciela działek 1143/3, 1144/3 i 1145/3 nie została dopełniona. Dlatego też uważam za zasadną zmianę procedowanego planu w zakresie uwzględniającym odmienne potrzeby dla rozwoju i funkcjonowania istniejącej zabudowy oraz dla zabudowy planowanej na terenie IU-PP-PS, co umożliwi zrównoważony rozwój dla wszystkich inwestycji.</i> Uwaga nieuwzględniona częściowo. Władztwo

								planistyczne gminy pozwala na uregulowanie warunków zagospodarowania, których nie podjęto w obowiązujących planach miejscowych oraz przyjęcie normatywów zgodnych z polityką przestrzenną gminy i przepisami odrębnymi. Jednocześnie uwzględnienie uwag w części zmiany wskaźników powierzchni zabudowy, minimalnej powierzchni biologicznie czynnej oraz wysokości jest wyrazem wystrzegania się w nadmiernej ingerencji. Uwaga uwzględniona w części dotyczącej zmiany wskaźników powierzchni zabudowy oraz minimalnej powierzchni biologicznie czynnej i wysokości.
20	15.01.2024r.	Poz. 616	Obszar planu	-	X	-	X	1. W zakresie definicji garażu wielopoziomowego: Zapis widniejący w projekcie, § 3, pkt. 1): „§ 3. Ilekcioć w niniejszej uchwale jest mowa o: 1) budynku gospodarczo-garażowym — należy przez to rozumieć budynek gospodarczy, budynek garażowy, budynek gospodarczy z wydzieloną przestrzenią na garaż lub budynek garażowy z wydzieloną przestrzenią na pomieszczenie gospodarcze;” Proponowany zapis: „§ 3. Ilekcioć w niniejszej uchwale jest mowa o: 1)budynku gospodarczo-garażowym — należy przez to rozumieć budynek gospodarczy, budynek garażowy, budynek gospodarczy z wydzieloną przestrzenią na garaż lub budynek garażowy z wydzieloną przestrzenią na pomieszczenie gospodarcze, z wyłączeniem obiektów wymienionych w pkt. 2), 2)garaż wielostanowiskowy — należy przez to rozumieć jedno- lub wielokondygnacyjny samodzielny obiekt budowlany spełniający wymogi dotyczące garaży dla samochodów osobowych, określone w przepisach odrębnych;” Uzasadnienie: Ad. 1. Uściślenie definicji garażu wielostanowiskowego ma na celu rozwianie potencjalnych wątpliwości dotyczących możliwości lokalizowania na terenie objętym planem budynków mieszczących garaże wielostanowiskowe, a także uniemożliwić wykorzystywanie przedmiotowego zapisu do lokalizowania obiektów, których funkcja jest odmienna od tej, jaką dla danego terenu przewidziano w planie. Planowany w ramach przedmiotowej inwestycji garaż

								wielostanowiskowy projektuje się jako obiekt formalnie, geometrycznie i konstrukcyjnie niezależny od hali magazynowej Szersze stosowanie wielokondygnacyjnych garaży na terenach przeznaczonych pod przemysł, składy i magazyny może mieć pozytywny wpływ na środowisko naturalne, przede wszystkim w kontekście istotnego współcześnie problemu retencjonowania wód opadowych. Obecnie codziennością są olbrzymie połacie przeznaczonych pod parkingi powierzchni utwardzonych niepozwalających na infiltrację wody deszczowej, co skutkuje coraz częstszymi lokalnymi podtopieniami w sytuacjach np. deszczy nawalnych. Jako że garaże wielokondygnacyjne pozwalają na lokalizację większej ilości miejsc postojowych na relatywnie mniejszej powierzchni terenu w stosunku do standardowego parkingu na poziomie gruntu, pozwalają na pozostawienie większej powierzchni jako biologicznie czynnej. Uwaga nieuwzględniona. Nie wprowadza się zbędnych definicji, tym bardziej, że w § 105 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2022r. poz. 1225) ustawodawca posługuje się również określeniem garażu wielopoziomowego. Ogólny zapis dopuszczający sytuowanie budynków garażowych powoduje, że każdy rodzaj budynku garażowego będzie mógł powstać, zarówno wielostanowiskowy, jak i wielopoziomowy, przy zachowaniu pozostałych warunków i parametrów określonych w planie.
21				X	X	X	X	2. W zakresie zasad kształtowania zabudowy — ustalenia dotyczące lokalizowania zabudowy oraz jej wysokości: Zapis widniejący w projekcie, § 10, pkt. 4), lit. b): „§ 10. W zakresie zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenów usług lub produkcji przemysłowej lub składów i magazynów, (...) ustala się: [...]2) dopuszczenie lokalizowania: a) budynków gospodarczo-garażowych, wiat, b) portierni, [...]4) wysokość:

							a) z zastrzeżeniem lit b i c, nie więcej niż 15,0 m, b) budynków gospodarczo-garażowych, wiat, portierni: nie więcej niż 8,0 m, c) masztów flagowych (...);” <u>Proponowany zapis wersja 1:</u> „§ 10. W zakresie zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenów usług lub produkcji przemysłowej lub składów i magazynów, (...) ustala się: [...]2) dopuszczenie lokalizowania: a) garaży wielostanowiskowych; b) budynków gospodarczo-garażowych, wiat, c) portierni, [...]4) wysokość: a) z zastrzeżeniem lit b i c, nie więcej niż 15,0 m, b) budynków gospodarczo-garażowych, wiat, portierni: nie więcej niż 6,0 m, c) masztów flagowych (...);” <u>Proponowany zapis wersja 2</u> (bez wprowadzania definicji garażu wielostanowiskowego): „§ 10. W zakresie zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenów usług lub produkcji przemysłowej lub składów i magazynów, (...) ustala się: [...]4) wysokość: a) z zastrzeżeniem lit b i c, nie więcej niż 15,0 m, b) budynków-gospodarczo-garażowych, wiat, portierni: nie więcej niż 6,0 m, c) masztów flagowych (...);” <u>Uzasadnienie:</u> Ad.2. W związku z propozycją wprowadzenia do planu uściśleń dotyczących budynków garażowych, w kontekście redukcji powierzchni utwardzonych zajmowanych przez szeroko pojęte stanowiska postojowe samochodów osobowych, zasadnym jest umożliwienie budowy garaży wielostanowiskowych o większej ilości kondygnacji - a co za tym idzie, o większej wysokości — jako że oszczędność powierzchni utwardzonej powstałej w wyniku budowy garażu tego typu rośnie wraz ze zwiększaniem ilości kondygnacji takiego garażu. Obecny zapis, ograniczający wysokość budynków garażowych do 8,0 m, w praktyce oznacza ograniczenie liczby kondygnacji do 2 w związku z wymogami technicznymi,
--	--	--	--	--	--	--	--

								<i>jakim muszą odpowiadać garaże. Zwiększenie wysokości do 15,0 m pozwoli na wprowadzenie dodatkowych kondygnacji, co uzasadni inwestycję tego typu w kontekście rachunku ekonomicznego. Należy nadmienić, że planowany w ramach przedmiotowej inwestycji garaż wielostanowiskowy projektuje się jako obiekt formalnie, geometrycznie i konstrukcyjnie niezależny od hali magazynowej.</i> Uwaga uwzględniona w części dopuszczenia realizacji garażu o wysokości do 15 m. Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej przyjęcia proponowanych zapisów.
22				-	X	-	X	5. W zakresie zapewnienia miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych: Zapis widniejący w projekcie, § 14, pkt. 3), lit. c): „§ 14. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się: [...]3) nakaz zapewnienia na działce budowlanej, na której będzie realizowana inwestycja: [...]c) dla samochodów ciężarowych: — w łącznej liczbie nie mniejszej niż: 1 miejsce parkingowe na każde rozpoczęte 2 000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej;” Proponowany zapis: „§ 14. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się: [...]3) nakaz zapewnienia na działce budowlanej, na której będzie realizowana inwestycja: [...]c) dla samochodów ciężarowych: — w łącznej liczbie nie mniejszej niż: 1 miejsce parkingowe na każde rozpoczęte 5000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej;” Uzasadnienie: Ad 5. Dotyczy wskaźnika ilości miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych: Wymóg zapewnienia nie mniej niż 1 miejsca postojowego dla samochodu ciężarowego na każde 2 000 m² nie odpowiada współczesnym rynkowym standardom. Obecnie przykładą się znaczną uwagę do planowania operacji logistycznych w sposób bardzo precyzyjny, starając się minimalizować przestoje samochodów inne

							<i>niż załadunek i rozładunek. Przykładowo, dla przedmiotowej inwestycji zgodnie z wymogiem należałoby zapewnić 30 miejsc postojowych dla TIR, podczas gdy dobowo na terenie inwestycji przewiduje się przyjazd i wyjazd ok. 40 samochodów ciężarowych. Operacje logistyczne musiałyby być wysoce niewydajne, aby zaistniała potrzeba wykorzystania wszystkich miejsc postojowych, które należy zapewnić zgodnie z wymogami — samochody ciężarowo musiałby oczekiwać na rozładunek ponad dobę, co jest sytuacją nierealną. Współcześnie w centrach logistycznych miejsca postojowe niebędące miejscami przeładunku są miejscami awaryjnymi, wykorzystywanymi głównie w sytuacji zwiększonej, ponadnormatywnej liczby operacji. Podsumowując, spełnienie wymogu spowoduje powstanie dużych polaci powierzchni utwardzonych, nieprzepuszczalnych, które nie będą wykorzystywane i będzie to działanie nieekonomiczne, nieefektywne oraz przede wszystkim nieekologiczne.</i> Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody ciężarowe, co powoduje wzrasta obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości oraz to że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg, aktualna polityka przestrzenna gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla samochodów ciężarowych w ramach terenów inwestycji które generują potrzebę obsługi przez samochody ciężarowe. Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów. Zmniejszenie normatywu miejsc parkingowych może skutkować zajęciem na potrzeby parkingowe poboczy dróg lub innych terenów nie nadających się na parkingi lub zwężeniem dróg.
--	--	--	--	--	--	--	--

23	17.01.2024	Poz. 732	Obszar planu	-	X	-	X	2. §14 punktu 3) dotyczącego nakazu zapewnienia minimalnych ilości miejsc postojowych dla samochodów a) osobowych: 1 miejsce parkingowe na 2 zatrudnionych na jednej zmianie, Postuluję o zmniejszenie wskaźnika do 1 miejsca postojowego na 3 zatrudnionych na jednej zmianie. b) rowerów: 1 miejsce parkingowe na każde 10 stanowisk pracy w budynku produkcyjnym, magazynowym i składowym. Postuluję o doprecyzowanie zapisu dotyczącego miejsc postojowych w odniesieniu do liczby osób zatrudnionych na jednej zmianie. Nie ma konieczności zapewnienia miejsc wg wskaźnika dla wszystkich stanowisk pracy, a jedynie dla tych pracowników, którzy przebywają na jednej zmianie. Uwzględnienie liczby pracowników w odniesieniu do najliczniejsze zmiany pozwoli bardziej miarowo odnieść się do rzeczywistego zapotrzebowania. Dodatkowo (jak wskazywaliśmy w trakcie spotkań konsultacyjnych) obecnym trendem jest redukcja miejsc parkingowych na rzecz transportu publicznego. W ramach naszej inwestycji jesteśmy gotowi wybudować przystanek dla komunikacji miejskiej (w razie potrzeb ze stacją ładowania elektrycznego). c) samochodów ciężarowych: - nie mniej niż 1 miejsce postojowe na każde rozpoczęte 2000 m² powierzchni użytkowej hali. Postuluję o zmniejszenie wskaźnika liczby miejsc dla samochodów ciężarowych na 1 miejsce postojowe na każde rozpoczęte 6000 m². Przy obecnym ukształtowaniu procesów produkcji i dystrybucji i ich optymalizacji minimalny wskaźnik jest za wysoki. Załadunek samochodu ciężarowego następuje od razu po jego przyjeździe i ma to miejsce bezpośrednio przy doku hali („jest to miejsce przeładunku i postoju”). Samochód ciężarowy po wykonaniu załadunku natychmiast odjeżdża, miejsce postojowe nie jest więc potrzebne. - miejsc przeładunku dla obsługi obiektów i terenu w liczbie wynikającej z potrzeb, lokalizowanych niezależnie od miejsc parkingowych wymienionych w tirecie pierwszym. Postuluję o zlikwidowanie tego zapisu, z takiego samego powodu jak wymieniony przy liczbie miejsc postojowych
----	------------	----------	--------------	---	---	---	---	--

								dla samochodów osobowych. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody, w tym ciężarowe, co powoduje wzrasta obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości oraz to że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg, aktualna polityka przestrzenna gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla samochodów ciężarowych w ramach terenów inwestycji które generują potrzebę obsługi przez samochody ciężarowe. Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów. Zmniejszenie normatywu miejsc parkingowych może skutkować zajęciem na potrzeby parkingowe poboczy dróg lub innych terenów nie nadających się na parkingi lub zwężeniem dróg.
24				-	X	-	X	3. §18 punktu 3) podpunkt a) dotyczącego odprowadzenia ścieków komunalnych do kanalizacji sanitarnej. Proszę o zrezygnowanie z zapisu lub dodanie rozwiązania również w formie odprowadzania ścieków komunalnych do szczelnych zbiorników bezodpływowych do czasu wybudowania sieci kanalizacji sanitarnej. Zgodnie z korespondencją z lokalnym Przedsiębiorstwem Usług Komunalnych z doprowadzenie kanalizacji sanitarnej do części działek jest wykonywane etapowo i nie jest możliwe do zrealizowania od razu. Jeśli powyższe zmiany nie są możliwe do przyjęcia, wnioskuję o wyłączenie działek o nr 1141/7, 1141/10, 1142/3 z zakresu objętego zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Uchwałę Nr XXXCV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r.). Proszę swoją motywuję tym, że na w/w działkach procedowane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), przygotowanej zgodnie z poprzednim planem miejscowym. Ponieważ projekt MPZP zmienia wskaźniki zabudowy wskazane wyżej, przygotowany wniosek o DŚU staje się niezgodny z MPZP. Uwaga nieuwzględniona.

								W sąsiedztwie istnieje sieć kanalizacji sanitarnej.
25				-	X	-	X	Na koniec chciałbym przedstawić kilka dodatkowych / ekonomicznych argumentów popierających powyższe wnioski z perspektywy BTV Development, firmy, która od sierpnia 2023 ma podpisane umowy przedwstępne odnośnie nabycia przedmiotowych gruntów: 1. mamy tą inwestycję ujętą w swoich prognozach według obecnych parametrów MPZP (pracujemy nad tym projektem od lutego 2023), ale konieczność zmniejszenia zabudowy ze względu na konieczność zmniejszenia terenu parkingów oraz zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej powoduje, że inwestycja zaczyna być coraz mniej opłacalna (cena ustalona jest na bazie obecnych dopuszczalnych parametrów MPZP); 2. ponieśliśmy do tej pory znaczne koszty na prace przygotowawcze oraz projektowe, które niestety mogą się okazać praktycznie nie do odzyskania / do poniesienia raz jeszcze; 3. przygotowujemy się do poniesienia znacznych kosztów w zakresie partycypacji w budowie układu drogowego, gdzie koszt jest stały / niezależny od wybudowanej powierzchni na wynajem, co w przypadku redukcji powierzchni do wynajęcia oznacza pogorszenie rentowności przedsięwzięcia; 4. proponowane zmiany zmniejszają możliwość zabudowy a tym samym znacząco pogarszają ekonomikę przedsięwzięcia a jednocześnie ograniczają liczbę nowych miejsc pracy, które mogą być wykreowane w nowym obiekcie. Uwaga nieuwzględniona. Sporządzany plan ma na celu dostosowanie warunków

								zagospodarowania przestrzeni do aktualnych przepisów, zabezpieczenia interesów gminy i jej mieszkańców w odniesieniu do zabezpieczenia bezpiecznych warunków korzystania z przestrzeni gminy.
26	18.01.2024	Poz. 866	Obszar planu	-	X	-	X	2. §14 punktu 3) dotyczącego nakazu zapewnienia minimalnych ilości miejsc postojowych dla samochodów a) osobowych: 1 miejsce parkingowe na 2 zatrudnionych na jednej zmianie Postuluję o zmniejszenie wskaźnika do 1 miejsca postojowego na 3 zatrudnionych na jednej zmianie. b) rowerów: 1 miejsce parkingowe na każde 10 stanowisk pracy w budynku produkcyjnym, magazynowym i składowym. Postuluję o doprecyzowanie zapisu dotyczącego miejsc postojowych w odniesieniu do liczby osób zatrudnionych na jednej zmianie. Nie ma konieczności zapewnienia miejsc wg wskaźnika dla wszystkich stanowisk pracy, a jedynie dla tych pracowników, którzy przebywają na jednej zmianie. Uwzględnienie liczby pracowników w odniesieniu do najliczniejszej zmiany pozwoli bardziej miarowo odnieść się do rzeczywistego zapotrzebowania. c) samochodów ciężarowych: - nie mniej niż 1 miejsce postojowe na każde rozpoczęte 2000 m² powierzchni użytkowej hali. Postuluję o zmniejszenie wskaźnika liczby miejsc dla samochodów ciężarowych na 1 miejsce postojowe na każde rozpoczęte 6000 m². Przy obecnym ukształtowaniu procesów produkcji i dystrybucji i ich optymalizacji minimalny wskaźnik jest za wysoki. Załadunek samochodu ciężarowego następuje od razu po jego przyjeździe i ma to miejsce bezpośrednio przy doku hali („jest to miejsce przeładunku i postoju”). Samochód ciężarowy po wykonaniu załadunku natychmiast odjeżdża, miejsce postojowe nie jest więc potrzebne. - miejsc przeładunku dla obsługi obiektów i terenu w liczbie wynikającej z potrzeb, lokalizowanych niezależnie od miejsc parkingowych wymienionych w tirecie pierwszym. Postuluję o zlikwidowanie tego zapisu, z takiego samego

								powodu jak wymieniony przy liczbie miejsc postojowych dla samochodów osobowych. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody, w tym ciężarowe, co powoduje wzrasta obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości oraz to że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg, aktualna polityka przestrzenna gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla samochodów ciężarowych w ramach terenów inwestycji które generują potrzebę obsługi przez samochody ciężarowe. Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów. Zmniejszenie normatywu miejsc parkingowych może skutkować zajęciem na potrzeby parkingowe poboczy dróg lub innych terenów nie nadających się na parkingi lub zwężeniem dróg.
27				-	X	-	X	3. §18 punktu 3) podpunkt a) dotyczącego odprowadzenia ścieków komunalnych do kanalizacji sanitarnej. Proszę o zrezygnowanie z zapisu lub dodanie rozwiązania również w formie odprowadzania ścieków komunalnych do szczelnych zbiorników bezodpływowych do czasu wybudowania sieci kanalizacji sanitarnej. Zgodnie z korespondencją z lokalnym Przedsiębiorstwem Usług Komunalnych z doprowadzenie sieci kanalizacji sanitarnej do części działek jest wykonywane etapowo i nie jest możliwe do zrealizowania od razu. Uwaga nieuwzględniona. W sąsiedztwie istnieje sieć kanalizacji sanitarnej.
28				-	X	-	X	Jeśli powyższe zmiany nie są możliwe do przyjęcia, wnioskuję o wyłączenie działek o nr 1141/7, 1141/10, 1142/3 z zakresu objętego zmianą miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Nr XXXCV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r.). Prośbę swoją motywuję tym, że na ww. działkach procedowane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przygotowanej zgodnie z poprzednim planem miejscowym. Ponieważ projekt mpzp zmienia wskaźniki zabudowy wskazane wyżej, przygotowany wniosek o

								<i>DŚU staje się niezgodny z mpzp.</i> <i>Zwracam też uwagę, że na tym terenie dokonano już znacznych inwestycji w zakresie jego dostosowania do sprzedaży na podstawie podpisanych już umów, trwa proces sprzedaży tych nieruchomości, który jest już bardzo zaawansowany. Chodzi głównie o poniesione nakłady na prace projektowe i uzyskiwanie pozwoleń różnego rodzaju (między innymi na skablowanie linii wysokiego napięcia przechodzącej przez ten teren, gdzie koszt będzie oscylował w okolicach 5-6 mln pln.)</i> <i>Pogorszenie warunków zabudowy, dla tego terenu będzie też skutkować obniżeniem jego wartości w stosunku do obecnej co rodzić może odpowiedzialność odszkodowawczą szczególnie w przypadku, kiedy potencjalny inwestor odstąpi od umowy. Nadmienię też, że inwestor planuje dokonać dobrowolnie pewnych znacznych nakładów na poprawę infrastruktury drogowej publicznej w związku z planowaną inwestycją.</i> Uwaga nieuwzględniona. Granice planu zostały określone przez Radę Gminy w uchwale o przystąpieniu do sporządzenia planu.
II. wyłożenie do publicznego wglądu w dniach od 17 czerwca 2024 r. do 8 lipca 2024 r. Uwagi do projektu planu przyjmowano w nieprzekraczalnym terminie do dnia 22 lipca 2024 r.								
29	21.06.2024	Poz. 6694	Obszar planu	-	X	-	X	<i>§5 ust 3 lit. a: Wnoszę o zmianę zapisu na „w odcieniach bieli, szarości, grafitu, czerni, beżu, brązu i zieleni, z wyłączeniem odcieni jaskrawych.</i> Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Ze względu na brak definicji „odcieni jaskrawych” uwaga dotycząca koloru zielonego i zapisu o odcieniach jaskrawych została nieuwzględniona. Zarówno zieleń, jak i czerń mogą być zastosowane na 20% powierzchni ścian elewacji. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana w planach miejscowych gminy Komorniki.
30			Obszar planu	-	X	-	X	<i>§5 ust 3 lit. b Wnoszę o rozszerzenie powyższego zapisu o naturalny kolor cortenu (blachy kortenowskiej), tj. wnoszę o zmianę zapisu na „W naturalnych kolorach: materiału ceramicznego, kamienia, drewna, cortenu”;</i> Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Corten może być zastosowany na 20% powierzchni ścian elewacji. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana

								w planach miejscowych gminy Komorniki.
31			Teren 2U-PP-PS	-	X	-	X	§10 pkt. 10 lit. b Wnoszę o zmianę minimalnej powierzchni działki budowlanej dla terenu 2U-PP-PS z 10000 m ² na 5000 m ² (0,5 ha) — analogicznie jak to jest dla sąsiedniego terenu 1U-PP-PS zgodnie z lit. a. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na układ własnościowy i istniejącą wielkość działek dla uniknięcia intensywnego podziału przez jednego właściciela.
32			Działka nr 116/6 Teren 2U-PP-PS	-	X	-	X	Odnośnie pkt. 3, 4, 5 powyżej - informuję również, że docelowo działka znajdująca się na przedmiotowym terenie tj. działka nr 116/6 będzie podzielona na działki o mniejszych powierzchniach. Uwaga nieuwzględniona. Ustalane powierzchnie dotyczą działek wydzielonych po uchwaleniu planu. Jednocześnie plan zostanie uzupełniony o zapis: „zakaz lokalizowania nowej zabudowy na działkach niespełniających parametrów minimalnej powierzchni działki określonej w planie, z wyjątkiem działek powstałych przed wejściem w życie niniejszego planu”.
33	24.06.2024	Poz. 6699	Połączenie ulicy Kolejowej – Teren KDL	-	X	-	X	<i>Sprzeciw wobec połączenia ulicy Kolejowej w Plewiskach od strony nowych terenów aktywności gospodarczej.</i> Uwaga nieuwzględniona. Połączenie z ul. Kolejową zostało wyznaczone w obowiązującym planie i stanowi istotne połączenie komunikacyjne obszaru planu z jego otoczeniem. Dzięki temu połączeniu zminimalizowana zostanie ilość terenów, które będą posiadały obsługę komunikacyjną bezpośrednio z ul. Kolejowej. Jednocześnie, dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej obszaru planu i jego sąsiedztwa, modyfikacji ulegną ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej.
34	24.06.2024	Poz. 6700	Połączenie ulicy Kolejowej – Teren KDL	-	X	-	X	<i>Sprzeciw wobec połączenia ulicy Kolejowej w Plewiskach od strony nowych terenów aktywności gospodarczej.</i> Uwaga nieuwzględniona. Połączenie z ul. Kolejową zostało wyznaczone w obowiązującym planie i stanowi istotne połączenie komunikacyjne obszaru planu. Dzięki temu połączeniu

								zminimalizowana zostanie ilość terenów, które będą posiadały obsługę komunikacyjną bezpośrednio z ul. Kolejowej. Jednocześnie, dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej obszaru planu i jego sąsiedztwa, modyfikacji ulegną ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej.
35	24.06.2024	Poz. 6701	Połączenie ulicy Kolejowej – Teren KDL	-	X	-	X	<i>Sprzeciw wobec połączenia ulicy Kolejowej w Plewiskach od strony nowych terenów aktywności gospodarczej.</i> Uwaga nieuwzględniona. Połączenie z ul. Kolejową zostało wyznaczone w obowiązującym planie i stanowi istotne połączenie komunikacyjne obszaru planu. Dzięki temu połączeniu zminimalizowana zostanie ilość terenów, które będą posiadały obsługę komunikacyjną bezpośrednio z ul. Kolejowej. Jednocześnie, dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej obszaru planu i jego sąsiedztwa, modyfikacji ulegną ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej.
36	26.06.2024	Poz. 6818	Połączenie ulicy Kolejowej – Teren KDL	-	X	-	X	<i>Wnosimy o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m.</i> Uwaga nieuwzględniona. Połączenie z ul. Kolejową zostało wyznaczone w obowiązującym planie i stanowi istotne połączenie komunikacyjne obszaru planu. Dzięki temu połączeniu zminimalizowana zostanie ilość terenów, które będą posiadały obsługę komunikacyjną bezpośrednio z ul. Kolejowej. Jednocześnie, dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej obszaru planu i jego sąsiedztwa, modyfikacji ulegną ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej.
37	28.06.2024	Poz. 6992	Połączenie ulicy Kolejowej – Teren KDL	-	X	-	X	<i>Sprzeciw wobec połączenia ulicy Kolejowej w Plewiskach od strony nowych terenów aktywności gospodarczej.</i> Uwaga nieuwzględniona. Połączenie z ul. Kolejową zostało wyznaczone w obowiązującym planie i stanowi istotne połączenie komunikacyjne obszaru planu. Dzięki temu połączeniu zminimalizowana zostanie ilość terenów, które będą posiadały obsługę komunikacyjną bezpośrednio z ul. Kolejowej. Jednocześnie, dla zapewnienia sprawnej

								obsługi komunikacyjnej obszaru planu i jego sąsiedztwa, modyfikacji ulegną ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej.
38	28.06.2024	Poz. 6994	Połączenie ulicy Kolejowej – Teren KDL	-	X	-	X	<i>Sprzeciw wobec połączenia ulicy Kolejowej w Plewiskach od strony nowych terenów aktywności gospodarczej.</i> Uwaga nieuwzględniona. Połączenie z ul. Kolejową zostało wyznaczone w obowiązującym planie i stanowi istotne połączenie komunikacyjne obszaru planu. Dzięki temu połączeniu zminimalizowana zostanie ilość terenów, które będą posiadały obsługę komunikacyjną bezpośrednio z ul. Kolejowej. Jednocześnie, dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej obszaru planu i jego sąsiedztwa, modyfikacji ulegną ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej.
39	02.07.2024	Poz. 7062	Działki nr ewid. 107/11, 107/12, 107/8, 107/3 - Teren 4U-PP-PS	X	X	X	X	<i>Wnioskujemy o dopuszczenie na terenie 4U-PP-PS inwestycji mogących oddziaływać na środowisko/ inwestycja to segregacja w zamkniętej hali części samochodowych – w tym plastiku/szklą/elementów różnych posegregowanych/ hala lakierni.</i> <i>Szczegółowe informacje:</i> <i>Nazwa: 4U-PP-PS: Maksymalny udział powierzchni zabudowy: 55%, Maksymalna wysokości zabudowy: 20 m,</i> <i>Minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej: 20%.</i> Uwaga nieuwzględniona częściowo. Ustalone wskaźniki zagospodarowania terenu oraz wysokości zabudowy zostały wypracowane w toku procedury planu. Uwaga uwzględniona częściowo, poprzez dopuszczenie przedsięwzięć wymienionych w uwadze, przy czym zamiast składowania dopuszczono magazynowanie.
40	04.07.2024	Poz. 7156	Obszar planu	-	X	-	X	<i>§5 ust. 3 lit. a Wnoszę o rozszerzenie zapisu dot. koloru elewacji zewnętrznych o kolor czarny oraz zielony, z wyłączeniem odcieni jaskrawych, tj. wnoszę o zmianę zapisu na „w odcieniach bieli, szarości, grafitu, czerni, brzozy, brzozy i zieleni, z wyłączeniem odcieni jaskrawych”;</i> Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian.

								Czerń może być zastosowana na 20% powierzchni ścian elewacji. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana w planach miejscowych gminy Komorniki.
41			Obszar planu	-	X	-	X	§5 ust. 3 lit b Wnoszę o rozszerzenie zapisu dot. koloru elewacji zewnętrznych, o naturalny kolor cortenu (blachy kortenowskiej), tj. wnoszę o zmianę zapisu na „w naturalnych kolorach: materiału ceramicznego, kamienia, drewna, cortenu”. Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Corten może być zastosowany na 20% powierzchni ścian elewacji. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana w planach miejscowych gminy Komorniki.
42			Teren 2U-PP-PS	-	X	-	X	§10 pkt 9 lit. b Wnoszę o zmianę minimalnej powierzchni działki budowlanej dla terenu 2U-PP-PS na 5000 m ² (0,5ha) — analogicznie jak to jest dla sąsiedniego terenu 1U-PP-PS zgodnie z lit. a. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na układ własnościowy i istniejącą wielkość działek dla uniknięcia intensywnego podziału przez jednego właściciela.
43			Działka nr 116/6	-	X	-	X	Odnosnie pkt. 3, 4, 5 powyżej - informuję również, że docelowo działka znajdująca się na przedmiotowym terenie tj. działka nr 116/6 będzie podzielona na działki o mniejszych powierzchniach. Uwaga nieuwzględniona. Ustalane powierzchnie dotyczą działek wydzielonych po uchwaleniu planu. Jednocześnie plan zostanie uzupełniony o zapis: „zakaz lokalizowania nowej zabudowy na działkach niespełniających parametrów minimalnej powierzchni działki określonej w planie, z wyjątkiem działek powstałych przed wejściem w życie niniejszego planu”
44	15.07.2024	Poz. 7530	Dot. działek nr 1143/3, 1144/3, 1145/3 Teren 1U-PP-PS	-	X	-	X	§10 Wnoszemy o przywrócenie możliwości sytuowania na działce zbiorników, wolno stojących instalacji przemysłowych lub urządzeń technicznych, części budowlanych urządzeń technicznych o wysokości nie większej niż 25,0 m. Uwaga nieuwzględniona. Ustalane wysokości zostały wypracowane w toku procedury planu.

45			Dot. działek nr 1143/3, 1144/3, 1145/3 Teren 1U-PP-PS	X	X	X	X	§15 4) Wnioskujemy o zmianę zapisu na dopuszczenie lokalizowania szyldu na elewacji z: dopuszczenie szyldu na elewacji budynku, przy czym powierzchnia urządzenia reklamowego i szyldu nie może łącznie przekraczać 10% powierzchni danej elewacji budynku, a łączna liczba urządzeń reklamowych i szyldów na działce budowlanej nie może przekraczać trzech na: w ilości nie większej niż 1 na 3000 m² powierzchni użytkowej lub w ilości nie większej niż 2 na każdego przedsiębiorcę prowadzącego działalność w obiekcie. Zastosowany przelicznik odzwierciedlałby faktyczne zapotrzebowanie dla utrzymania prawidłowej komunikacji w terenie, a jednocześnie ograniczenie powierzchni reklamowej i szyldu do 10% powierzchni danej elewacji zachowa ład estetyczny w zakresie przestrzeni reklamowej. Uwaga nieuwzględniona częściowo. Uwaga uwzględniona częściowo, poprzez wykreślenie zapisu ustalającego łączną liczbą urządzeń reklamowych i szyldów na działce budowlanej.
46			Dot. działek nr 1143/3, 1144/3, 1145/3 Teren 1U-PP-PS	-	X	-	X	§14 Wnioskujemy o dopuszczenie lokalizowania miejsc postojowych na nawierzchni częściowo biologicznie czynnej typu „geokrata” na zrealizowanej i zagospodarowanej inwestycji na działkach nr 1143/3, 1144/3, 1145/3. Uwaga nieuwzględniona. Zachowanie jak największej powierzchni terenu biologicznie czynnego jest istotnym elementem przestrzeni.
47	17.07.2024	Poz. 7575	Obszar planu	-	X	-	X	§ 5.3) a) prośba o dopisanie odcieni koloru niebieskiego Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Kolor niebieski może być zastosowany na 20% powierzchni ścian elewacji. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana w planach miejscowych gminy Komorniki.
48			Tereny 1U-PP-PS, 2U-PP-PS	-	X	-	X	§ 10.9) prośba o zmniejszenie PBC do 20% - zgodnie z studium Uwaga nieuwzględniona. Wyznaczone w projekcie planu jako strefy zieleni

								izolacyjnej i stref zieleni krajobrazowej pokrywają się z zasięgiem nieużytku z mapy ewidencyjnej. Ochrona zieleni podtrzymana z obowiązującego planu. Zwiększenie powierzchni terenu biologicznie czynnego ma na celu wykształcenie powierzchni biologicznie czynnej z zachowaniem zastanych nieużytków.
49			Obszar planu	-	X	-	X	§ 14.3) wnosimy o dopuszczenie możliwości użytkowanie miejsc przeładunku jako m.p. dla tir Uwaga nieuwzględniona. Biorąc pod uwagę obciążenie terenów sąsiednich w gminie Komorniki zapis dotyczący miejsc przeładunku jest niezbędny. Na uwagę zasługuje fakt, że zgodnie z planem miejsca przeładunku dla obsługi obiektów i terenu mogą być wyznaczane w liczbie wynikającej z potrzeb. Zatem nie jest to obowiązkowy element zagospodarowania.
50			Obszar planu	-	X	-	X	§ 18.3) a) wnosimy o dopisanie, że do czasu rozbudowy sieci KS dopuszcza się indywidualne rozwiązania. Uwaga nieuwzględniona. W sąsiedztwie istnieje sieć kanalizacji sanitarnej.
51			Teren 2U-PP-PS	-	X	-	X	Zgodnie z definicją w par. 3 pkt 6) dla terenu 2U-PP-PS na terenie zieleni krajobrazowej zakaz lokalizowania obiektów budowlanych – prośba o uchylenie zakazu Uwaga nieuwzględniona. Teren zachowany z obowiązującego planu, a wyznaczony po granicach nieużytku.
52			Obszar planu	-	X	-	X	§ 14. 3) a) tiret drugi – prośba o zmianę z 40 na 250 m ² Uwaga nieuwzględniona Intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody ciężarowe powoduje wzrost obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości dróg oraz to że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg. Aktualna polityka gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla samochodów ciężarowych na terenach inwestycji, które generują potrzebę obsługi przez takie pojazdy. W ostatnim czasie obserwowany jest intensywny rozwój tego typu zabudowy, przez którą wzrasta ruch komunikacyjny, a co za tym idzie ograniczona jest przepustowość dróg. Ponadto jako stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych nie zawsze wykorzystywane są miejsca do tego

								przeznaczone (np. pobocza dróg). Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów.
53	17.07.2024	Poz. 7615	Teren KDL	-	X	-	X	<i>Wnosimy o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m.</i> Uwaga nieuwzględniona. Połączenie z ul. Kolejową zostało wyznaczone w obowiązującym planie i stanowi istotne połączenie komunikacyjne obszaru planu. Dzięki temu połączeniu zminimalizowana zostanie ilość terenów, które będą posiadały obsługę komunikacyjną bezpośrednio z ul. Kolejowej. Jednocześnie, dla zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej obszaru planu i jego sąsiedztwa, modyfikacji ulegną ustalenia dotyczące obsługi komunikacyjnej.
54	22.07.2024	Poz. 7726	Tereny 1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS	X	X	X	X	§10 pkt 4 lit. b Wnosimy o zmianę treści postanowień §10 pkt 4 lit. b aby wątpliwości lub nieuzasadnione ograniczenia opisane w uzasadnieniu zostały jednoznacznie usunięte. Przykładowo omawiane postanowienie może mieć brzmienie: „4) wysokość zabudowy: nie może przekroczyć 125 m n.p.m. z wyjątkami określonymi w przepisach odrębnych powszechnie obowiązujących lub prawa miejscowego oraz z wyjątkiem następujących rodzajów zabudowy, dla których ustala się dopuszczalną wysokość zabudowy: b) zbiorników, wolno stojących instalacji przemysłowych lub urządzeń technicznych, części i budowlanych urządzeń technicznych, sieci, urządzeń budowlanych i obiektów budowlanych infrastruktury technicznej — nie więcej niż 25 m”, <i>Względnienie o zmianę poprzez wyrażne wyłączenie z tego ograniczenia konstrukcji słupowych stanowiących integralne elementy linii elektroenergetycznej WN Plewiska-Luboń/Plewiska-Górczyn.</i> Uwaga nieuwzględniona częściowo. Nie przyjęto proponowanych zapisów. Uwaga uwzględniona w części dotyczącej modyfikacji zapisu dot. wysokości w zakresie 125 m n.p.m.

55	22.07.2024	Poz. 7727	Obszar planu	-	X	-	X	§5 pkt 1 lit c Wnoszę o wykreślenie fragmentu „Zakaz lokalizacji instalacji fotowoltaicznych”. Innymi słowy prosimy o umożliwienie w ramach nowego MPZP wykorzystanie terenów pod instalacje fotowoltaiczne. Swoją prośbę motywujemy ustaleniami z Gaz System. W obrębie oznaczonym 4U-PP-PS ze względu na gazociąg wysokiego ciśnienia gwA350 znaczna część terenu ma 50m odstępu dla zabudowań przemysłowych, czy 30m dla parkingów od osi gazociągu. Na ten moment czekamy na informację potencjalnych kosztach przebudowy celem zmniejszenia tej odległości, jednocześnie już teraz jedyna instalacja, która może być budowana w pobliżu (5m) osi gazociągu to farmy fotowoltaiczne, które są w nowym planie wykluczone. Uwaga nieuwzględniona. Zakaz lokalizacji instalacji fotowoltaicznych w § 5 pkt 1 lit. c, dotyczy sytuowania ich w obszarze zawartym między linią zabudowy, a linią rozgraniczającą tereny, czyli w części frontowej działek. Natomiast na pozostałym obszarze plan dopuszcza wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.
56	22.07.2024	Poz. 7757	Dot. działek nr 1095/2, 1110/2, 1113/2, 1116/2, 1119/2, 1120, 1123/2 Teren 1U-PP-PS	-	X	-	X	Wnioskujemy o zmianę wymaganej ilości miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych dla działek nr 1095/2, 1110/2, 1113/2, 1116/2, 1119/2, 1120, 1123/2: z nie mniej niż 1 stanowisko na każde rozpoczęte 2000m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej na: nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każde rozpoczęte 5000m² użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej. Spełnienie wymogów dotychczasowych ustaleń spowoduje powstanie dużych połaci powierzchni utwardzonych, nieprzepuszczalnych, które nie będą wykorzystywane i będzie to działanie nieekonomiczne, nieefektywne oraz przede wszystkim nie ekologiczne. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody ciężarowe, co powoduje wzrasta obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości oraz to że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg, aktualna polityka przestrzenna gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla

								samochodów ciężarowych w ramach terenów inwestycji, które generują potrzebę obsługi przez samochody ciężarowe. Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów.
57			Obszar planu	-	X	-	X	<i>Proszę o potwierdzenie czy definicję wysokości budynku powinno się stosować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie?</i> Uwaga nieuwzględniona. W planie nie można powtarzać przepisów.
III. wyłożenie do publicznego wglądu w dniach od 3 lutego 2025 r. do 4 marca 2025 r. uwagi do projektu planu przyjmowano w nieprzekraczalnym terminie do dnia 19 marca 2025 r.								
58	05.02.2025	Poz. 105.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...) 1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również Ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona.

							Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: - f.bezpieczeństwa ruchu drogowego, - g.jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), - h.dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, - i.wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, - j.kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie
--	--	--	--	--	--	--	---

							skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: · pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, · pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych
--	--	--	--	--	--	--	--

								przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
59	17.02.2025	540.25	Obszar planu	-	X	-	X	„Jako mieszkanka wsi Plewiska w gminie Komorniki dostrzegam zagrożenie braku terenów zielonych, rekreacyjnych, dostępnych publicznie dla mieszkańców wsi Plewiska. Aktualnie na przedmiotowym terenie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Nr XXXV/243/98 z dnia 1998-03-30), gdzie przeważają tereny oznaczone symbolem AG, jednak działka nr 116/10, obręb Komorniki (id działki 302107_2.0003.116/10) została oznaczona symbolem AG,Z, czyli Tereny działalności gospodarczej o szczególnym nasyceniu zielenią. Wyłożony do wglądu projekt mpzp części wsi Plewiska jw. wprowadza dość istotną zmianę, a mianowicie zwiększa udział terenów o przeznaczeniu usługowym, produkcyjnym, przemysłowym, składowym i magazynowym. Przedmiotowy projekt mpzp wskazuje jedynie niewielki obszar przeznaczony jako „Tereny zieleni naturalnej” — udział terenu zieleni w stosunku do obszaru objętego projektem mpzp jest wręcz absurdalny i niezrozumiały. Odnoszę wrażenie, że autor/autorzy projektu mpzp jw. prawdopodobnie w ogóle nie zaznajomili się z aktualnym zagospodarowaniem terenu wsi Plewiska, chociażby w najbliższym sąsiedztwie rzeczonoego obszaru. W Plewiskach praktycznie nie ma terenów rekreacyjnych, zielonych, dostępnych publicznie, a budowane są wręcz masowo hale, magazyny, zakłady produkcyjne oraz osiedla domów jednorodzinnych (pomimo braku odpowiedniej infrastruktury, np. dróg dojazdowych w odpowiednim stanie technicznym). W Plewiskach mamy teoretycznie trzy tereny zielone: 1. Park Dworski przy ul. Ogrodowej — brak możliwości wejścia z psem; 2. Tereny zielone w rejonie ul. Kozłowskiego i

							<i>Koperkowej — z uwagi na brak drzew, latem jest bardzo gorąco, nie ma miejsca na schronienie; dodatkowo bliskość torów powoduje hałas podczas przejazdu kolei, co jest stresujące dla zwierząt i dzieci; ścieżka wzdłuż torów kolejowych bywa zamieszkiwana przez osoby bezdomne, co dodatkowo napawa strachem; jest to mały teren zielony;</i> <i>3. Teren spacerowy przy ul. Cechowej — niewielki obszar, ścieżki wysypane kamieniami nie są odpowiednie dla przejazdu wózkiem, brak oświetlenia wieczorem, co oznacza, że teren spacerowy jest dostępny tylko przed zmierzchem.</i> <i>W Plewiskach nie ma terenów zielonych, rekreacyjnych, publicznych, dostępnych dla mieszkańców. Dodatkowo, uwzględniając lokalizację ww. parków i terenów zielonych, istotnie brakuje terenu rekreacyjnego w okolicy ul. Miodowej/Pasieki w Plewiskach.</i> <i>Po zapoznaniu się z projektem mpzp jw. zauważyłam, iż występuje tendencja zabudowy przemysłowej, natomiast w ogóle nie są planowane tereny rekreacyjne, w tym m.in. tereny zielone.</i> <i>W okolicy ul. Pasieki jest działka nr 949/3, obręb Plewiska (id działki 302107_2.0005.949/3), niezagospodarowana, idealnie nadająca się na mały teren rekreacyjny, zielony (niewielki park), gdzie mieszkańcy mogliby wyjść na spacer.</i> <i>Zastanawiające jest, dlaczego na działce nr 949/7, obręb Plewiska, niegdyś stanowiącej niezagospodarowany teren, porośnięty trawą i chwastami, aktualnie budowana jest droga, zamiast przeznaczenia ww. działki na teren rekreacyjny, spacerowy.</i> <i>Wymaga podkreślić, że budowane na terenie Plewisk skwery o wymiarach 5x5 m — nie stanowią oczekiwanych przez mieszkańców terenów zielonych, rekreacyjnych.</i> <i>Z uwagi na rosnącą liczbę mieszkańców Plewisk, uwzględniając potrzeby mieszkańców, tj. potrzeby rekreacyjne, potrzeby wyjścia na spacer na teren zielony (nie wzdłuż ul. Grunwaldzkiej albo Fabianowskiej, gdzie non-stop jadą samochody, a w powietrzu unoszą się spaliny) — należy dążyć do zwiększania powierzchni terenów rekreacyjnych, zielonych, ogólnodostępnych, obsadzonych drzewami, z dala od linii kolejowych i</i>
--	--	--	--	--	--	--	---

							<i>autostrad, dróg ekspresowych. Niezrozumiałe jest dążenie do zwiększania powierzchni terenów przemysłowych, produkcyjnych etc.</i> <i>Jeżeli zamierzeniem Wójta Gminy Komorniki jest zwiększanie powierzchni terenów przemysłowych, produkcyjnych etc., kosztem terenów zielonych ogólnodostępnych — to znaczy, że Wójt nie kieruje się potrzebami mieszkańców wsi Plewiska, którzy od lat wnoszą o tereny rekreacyjne, w tym m.in. pływalię, tereny zielone, parki, lasy etc.</i> <i>Nadmieniam, że aktualnie mieszkańcy Plewisk, zwłaszcza z okolicy ulic Pasieki, Miodowej, w bliskim otoczeniu nie posiadają terenu zielonego, spacerowego, ogólnodostępnego. W bliskim otoczeniu brak jest parku, gdzie można wyjść na spacer z dzieckiem, z psem, a w rzeczywistości pozostają nieutwardzone (zimą wręcz nie do przejścia) drogi, w zasadzie przeznaczone dla ruchu kołowego, pola, tereny porośnięte chwastami.</i> <i>Placąc podatki i mieszkając na terenie Plewisk w gminie Komorniki, wnoszę o zwiększenie udziału powierzchni terenów zielonych, zarówno w omawianym projekcie mpzp, jak również na terenie Plewisk, jednocześnie zmniejszając tereny przemysłowe, produkcyjne, magazynowe.”</i> Uwaga nieuwzględniona. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego przewidują przeznaczenie na cele produkcyjne, składowe i magazynowe i dla obszaru objętego planem są uzyskiwane pozwolenia na budowę. Wnioskowane przeznaczenie jest niezgodne ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Komorniki, które przewiduje dla obszaru planu tereny działalności gospodarczej o profilu ogólnym: produkcyjnym, usługowym i magazynowo-składowym. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla obszaru planu przewidują przeznaczenie terenów na cele produkcyjne, składowe i magazynowe. W związku z tym, dla obszaru objętego planem są wydawane pozwolenia na budowę zgodnie z ustaleniami planistycznymi. Zmiana przeznaczenia tych terenów na cele zieleni i rekreacji byłaby niezgodna ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania
--	--	--	--	--	--	--	---

								przestrzennego Gminy Komorniki, które określa ten obszar jako teren działalności gospodarczej o profilu ogólnym, obejmującym funkcje produkcyjne, usługowe oraz magazynowo-składowe. Dostosowanie przeznaczenia gruntów do wnioskowanych funkcji wiązałoby się z koniecznością zmiany obowiązujących aktów planistycznych, co mogłoby skutkować koniecznością wypłaty odszkodowań właścicielom terenów, którzy uzyskali już stosowne pozwolenia na inwestycje zgodne z obowiązującym planem. W konsekwencji realizacja postulowanej zmiany byłaby nie tylko sprzeczna z przyjętym kierunkiem rozwoju przestrzennego gminy, ale również generowałaby istotne koszty finansowe. Tereny zielni naturalnej zostały wyznaczone w oparciu o ustalenia obowiązujących planów, jednocześnie dostosowując jego granice do granic klasoużytków w oparciu o mapę pobraną z państwowego zasobu geodezyjno-kartograficznego. Wysokość minimalnej powierzchni biologicznie czynnej wielokrotnie była przedmiotem uwag, by minimalna wielkość została obniżona. Przyjęte wartości minimalnej powierzchni biologicznie czynnej dostosowują warunki zagospodarowania przestrzeni do aktualnych przepisów, zabezpieczają interesy gminy i jej mieszkańców w odniesieniu do zabezpieczenia bezpiecznych warunków korzystania z przestrzeni gminy.
60	10.02.2025	565.25	Działki nr ewid. 107/14, 107/16, 107/18, 107/20, Obręb Komorniki	-	X	-	X	„(...) wnoszę o dopuszczenie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, których to plan pierwotny uchwalony z dniem 30 marca 1998 roku (XXXV/243/98 dla terenu oznaczonego symbolem 7AG Dopuszczał, w wyłożonym projekcie mpzp, ww. teren oznaczono symbolem 4U-PP-PS, który m.in. obejmuje działki gruntu oznaczone geodezyjnie nr 107/14 (302107_0003.107/14), 107/16 (302107_2.0005.107/16) 107/18 (302107_2.0003.107/18), 107/20 (302107_2.0003.107/20), sąsiadują bezpośrednio z wytwórnią betonu towarowego CEMEX oraz autostradą A2 w związku z czym, dopuszczenie przedsięwzięć, dla których konieczne jest sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko jest konieczne, uważam za zasadne. Ponadto na przedmiotowych działkach wyżej opisanych planowana jest realizacja wytwórni mieszanek

							<i>mineralno asfaltowych, samo przedsięwzięcie zaliczane jest przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,”</i> Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu zakazuje realizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, za wyjątkiem lokalizacji inwestycji celu publicznego. Zatem wszystkie przedsięwzięć mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko mogą być realizowane. Uchwała Nr XXXVI/243/98 Rady Gminy Komorniki z dn. 30 marca 1998r. (Dz.U. Nr 13 poz. 131 z dn. 30.06.1998 r.), w § 6 zabraniała lokalizowania obiektów: 1) Szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi, oraz 2) Mogących pogorszyć stan środowiska, o ile uciążliwości, których są źródłem, przenikają na teren nieruchomości należących do osób trzecich. W uchwale Nr XLII/255/2005 Rady Gminy Komorniki z dnia 12 grudnia 2005 r. w sprawie częściowej zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową a autostradą A-2 (Dz.U. Nr 1 poz. 243 z dn. 20.01.2006 r.), nie podjęto ustaleń dotyczących ww. inwestycji/przedsięwzięć. Określono, że zmiana dotyczy zamiany zapisu parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu. Inwestycje szczególnie szkodliwe dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska definiowało Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 14 lipca 1998 r. w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji, które uchylono 13.11.2002r. Wówczas weszło w życie Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 września 2002 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko
--	--	--	--	--	--	--	---

								(Dz.U. 2022r., nr 179, poz. 1490), później zastąpione kolejnymi rozporządzeniami. Nie mniej od 2002 r, zamiast inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska stosuje się pojęcia przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Obecnie podział przedsięwzięć podzielonych na mogące zawsze znacząco oddziaływać lub mogące potencjalnie znacząco oddziaływać określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019r. poz. 1839 ze zm.), dlatego w przedmiotowym planie użyto nazwę przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Przyjęte warunki zagospodarowania przestrzeni do aktualnych przepisów, zabezpieczają interesy gminy i jej mieszkańców w odniesieniu do zabezpieczenia bezpiecznych warunków korzystania z przestrzeni gminy.
61	10.02.2025	1919.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy.

							<i>Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.”</i> Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogowa tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego, b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e) kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul.
--	--	--	--	--	--	--	--

							Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udroźni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynek wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: - pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, - pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie
--	--	--	--	--	--	--	--

								planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
62	10.02.2025	1929.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z

							planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego, b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e) kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul.
--	--	--	--	--	--	--	---

							Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: ·pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, ·pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z
--	--	--	--	--	--	--	---

								zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenie ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którędy można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
63			Tereny IKDD, 1U-PP-PS	-	X	-	X	„2) Wnoszę o ujęcie wymogu zastosowania ekranu dźwiękoszczelny na granicy obszaru zabudowy przemysłowej – równoległe z IKDD. Uzasadnienie. Już obecnie, po powstaniu nowej hali przy ulicy Industrialnej odnotowujemy zwiększony poziom hałasu na terenie posesji, gdyż nowopowstała hala powoduje odbicia hałasu od autostrady. Powstanie dodatkowych obiektów spotęguje ten efekt. Do tego dojdzie hałas emitowany przez urządzenia przemysłowe zlokalizowane w nowo powstałych obiektach.” Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu w § 13 pkt 3 dopuszcza zastosowania środków ochrony przed hałasem, w postaci np. barier akustycznych, zieleni izolacyjnej, rozwiązań konstrukcyjno-materiałowych i funkcjonalnych poszczególnych obiektów i terenów.
64			Obszar planu	-	X	-	X	„3) Wnoszę o ujęcie w warunkach zabudowy wymogu stosowania oświetlenia terenu wyłącznie przy zastosowaniu masztów oświetleniowych skierowanych do wnętrza oświetlanego obszaru.” Na najbliższych mojej posesji obiektach halowo - magazynowych tj. zlokalizowanych przy ulicy Szkolnej (tzw. hala Żabki), Industrialnej oraz Porannej 11 inwestorzy zastosowali wariant oszczędnościowy montując reflektory na elewacji hali skierowane na zewnątrz. Efekt jest taki, że oświetlane jest znacznie większy teren niż objęty pozwoleniem na budowę, co powoduje uciążliwość dla mieszkańców. W praktyce oznacza to, że nie da się funkcjonować w porze nocnej bez rolet zewnętrznych. W kontraście można przywołać halę Arvato na ulicy Kolejowej, gdzie oświetlenie jest tylko na masztach w linii ogrodzenia skierowanych do wewnątrz.” Uwaga nieuwzględniona. Ustalenie dotyczące rodzaju oświetlenia wykracza poza katalog możliwych ustaleń planu miejscowego.

65	11.02.2025	2035.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5 m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również Ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury
----	------------	---------	-----------	---	---	---	---	---

							transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego, b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e) kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie
--	--	--	--	--	--	--	--

								ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: · pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, · pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenie ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
66	12.02.2025	2085.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową

							usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan. Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania
--	--	--	--	--	--	--	---

							podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogowa tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: - a.bezpieczeństwa ruchu drogowego, - b.jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), - c.dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, - d.wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, - e.kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za
--	--	--	--	--	--	--	---

								takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: · pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, · pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
67	12.02.2025	2086.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...) 1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się

							z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogowa tworzy korzystne warunki dla
--	--	--	--	--	--	--	--

							osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a.bezpieczeństwa ruchu drogowego, b.jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c.dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d.wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e.kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: ·pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, ·pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych
--	--	--	--	--	--	--	--

								uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
68	12.02.2025	2087.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o niełączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego

							<i>Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.”</i> Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytoczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego,
--	--	--	--	--	--	--	--

							b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e) kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: · pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, · pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa
--	--	--	--	--	--	--	---

								w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
69	12.02.2025	2088.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o niełączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane

							<i>skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.”</i> Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogowa tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego, b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e) kosztów (budowy i użytkowania).
--	--	--	--	--	--	--	--

							Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: ·pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, ·pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2.
--	--	--	--	--	--	--	---

								Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
70	12.02.2025	2089.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona.

							Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego, b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e) kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie
--	--	--	--	--	--	--	--

							skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: · pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, · pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych
--	--	--	--	--	--	--	--

								przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenie ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
71	12.02.2025	2090.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30

							marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogowa tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: - a)bezpieczeństwa ruchu drogowego, - b)jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), - c)dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, - d)wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, - e)kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazd: 1. typu wąskie gardło, tj.
--	--	--	--	--	--	--	---

							Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynek wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: ·pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, ·pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenia ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z
--	--	--	--	--	--	--	--

								ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
72	19.02.2025	2369.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez

							Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego, b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, k.kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych
--	--	--	--	--	--	--	--

								wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: - pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, - pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenie ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, których można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
73	10.03.2025	3279.25	Obręb Plewiska, działki nr	-	X	-	X	„1. W zakresie zapewnienia miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych: <i>Zapis widniejący w projekcie, § 14, pkt. 3), lit. c):</i>

			ewid. 1095/2, 1110/2, 1113/2, 1116/2, 1119/2, 1120, 1123/2					„§ 14. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się: [...]3) nakaz zapewnienia na działce budowlanej, na której będzie realizowana inwestycja: [...]c) dla samochodów ciężarowych: — w łącznej liczbie nie mniejszej niż: 1 miejsce parkingowe na każde rozpoczęte 2 000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej;” Proponowany zapis: „§ 14. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się: [...]3) nakaz zapewnienia na działce budowlanej, na której będzie realizowana inwestycja: [...]c) dla samochodów ciężarowych: — w łącznej liczbie nie mniejszej niż: 1 miejsce parkingowe na każde rozpoczęte 5 000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej;” Uzasadnienie zmiany wskaźnika ilości miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych: Wymóg zapewnienia nie mniej niż 1 miejsca postojowego dla samochodu ciężarowego na każde 2 000 m² nie odpowiada współczesnym rynkowym standardom. Obecnie przykładą się znaczną uwagę do planowania operacji logistycznych w sposób bardzo precyzyjny, starając się minimalizować przestoje samochodów inne niż załadunek i rozładunek. Przykładowo, dla przedmiotowej inwestycji zgodnie z wymogiem należałoby zapewnić 30 miejsc postojowych dla TIR, podczas gdy dobowo na terenie inwestycji przewiduje się przyjazd i wyjazd ok. 40 samochodów ciężarowych. Operacje logistyczne musiałyby być wysoce niewydajne, aby zaistniała potrzeba wykorzystania wszystkich miejsc postojowych, które należy zapewnić zgodnie z wymogami —samochody ciężarowo musiałby oczekiwać na rozładunek ponad dobę, co jest sytuacją nierealną. Współcześnie w centrach logistycznych miejsca postojowe niebędące miejscami przeładunku są miejscami awaryjnymi, wykorzystywanymi głównie w sytuacji zwiększonej, ponadnormatywnej liczby operacji. Podsumowując, spełnienie wymogu spowoduje powstanie dużych polaci powierzchni utwardzonych,
--	--	--	---	--	--	--	--	--

								<i>nieprzepuszczalnych, które nie będą wykorzystywane i będzie to działanie nieekonomiczne, nieefektywne oraz przede wszystkim nie ekologiczne.”</i> Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody, w tym ciężarowe, co powoduje wzrasta obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości oraz to że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg, aktualna polityka przestrzenna gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla samochodów ciężarowych w ramach terenów inwestycji które generują potrzebę obsługi przez samochody ciężarowe. Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów. Zmniejszenie normatywu miejsc parkingowych może skutkować zajęciem na potrzeby parkingowe poboczy dróg lub innych terenów nie nadających się na parkingi lub zwężeniem dróg.
74	12.03.2025	3384.25	obszar planu	-	X	-	X	<i>„-§ 5 3) a) - prośba o dopisanie odcieni koloru niebieskiego, tyczy się to standardu wykonywanych przez nas obiektów</i> Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Kolor niebieski może być zastosowany na 20% powierzchni ścian elewacji. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana w planach miejscowych gminy Komorniki.
75				-	X	-	X	<i>- § 10. 3) a) — usunięcie zapisu „zamieszkania zbiorowego”, zdarzają się realizacje obiektów magazynowych odrębnym obiektem hotelowym dla kierowców TIRów</i> Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na ustalane przeznaczenie dla szeroko pojętej działalności gospodarczej by nie łączyć funkcji związanych z zamieszkaniem przyjęty zakaz jest uzasadniony.

76				-	X	-	X	-§ 10 9) - prośba o zmniejszenie PBC do 20 % - zgodnie ze studium (zarówno dla 1U-PP-PS jak i 2U-PP-PS) - przyczyni się to do bardziej racjonalnego zabudowania terenu, to bardzo istotny dla nas parametr, który w dużym stopniu wpływa na opłacalność projektu (więcej wybudowanej powierzchni to więcej wynajętej powierzchni a zatem korzystniejsza opłacalność projektu). Wielkość PBC 20% funkcjonuje również chociażby w mpzp Uchwała Nr XLV/446/2017 dla terenów przy ul. Kolejowej, na których wiele firm ma swoje obiekty. Uwaga nieuwzględniona. Władztwo planistyczne gminy pozwala na uregulowanie warunków zagospodarowania, których nie podjęto w obowiązujących planach miejscowych oraz przyjęcie normatywów zgodnych z polityką przestrzenną gminy i przepisami odrębnymi. Przyjęte warunki zagospodarowania przestrzeni do aktualnych przepisów, zabezpieczają interesy gminy i jej mieszkańców w odniesieniu do zabezpieczenia bezpiecznych warunków korzystania z przestrzeni gminy.
77				-	X	-	X	§ 14. 3) c) <i>tiret pierwszy</i> - wnosimy o dopuszczenie możliwości użytkowania miejsc przeładunku jako m.p. dla tir lub 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 9000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej (to bardzo istotny wskaźnik wpływający na ilość doków rozładunkowych tym bardziej, że działki w jednostce 1U-PP-PS są długie więc doki są potrzebne. Bez wskazanej zmiany, w konsekwencji projektujemy sztucznie m.p. van 3,5x8 m żeby ograniczyć maksymalnie ich powierzchnie (zamiast m.p. tir 3,5x19). To nie zmienia faktu, że pow. utwardzona przeznaczona pod m.p. van zabiera nam możliwość realizacji dodatkowych doków z placem manewrowym. Przykładowo w mpzp Nr XLV/446/2017 dla terenów przy ul. Kolejowej, na których wiele firm ma swoje obiekty, wskazane jest minimum 1 miejsce postojowe dla pojazdów ciężarowych na każde rozpoczęte 5000 m² powierzchni magazynowej.” Uwaga nieuwzględniona. Biorąc pod uwagę obciążenie terenów sąsiednich w gminie Komorniki zapis dotyczący miejsc przeładunku

								jest niezbędny. Na uwagę zasługuje fakt, że zgodnie z planem miejsca przeładunku dla obsługi obiektów i terenu mogą być wyznaczane w liczbie wynikającej z potrzeb. Zatem nie jest to obowiązkowy element zagospodarowania.
78				-	X	-	X	„- § 14. 3) a) tiret drugi - prośba o zmianę z 40 na 150 m²”. Uwaga nieuwzględniona. Intensywny rozwój zabudowy, która obsługiwana jest przez samochody ciężarowe powoduje wzrost obciążenia na drogach i przyczynia się do ograniczenia przepustowości dróg oraz to, że jako stanowiska postojowe wykorzystywane są miejsca nie zawsze do tego przeznaczone, np. pobocza dróg. Aktualna polityka gminy zmierza do uporządkowania i zabezpieczenia powierzchni dla samochodów ciężarowych na terenach inwestycji, które generują potrzebę obsługi przez takie pojazdy. W ostatnim czasie obserwowany jest intensywny rozwój tego typu zabudowy, przez którą wzrasta ruch komunikacyjny, a co za tym idzie ograniczona jest przepustowość dróg. Ponadto jako stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych nie zawsze wykorzystywane są miejsca do tego przeznaczone (np. pobocza dróg). Normatyw miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych jest ustalany we wszystkich procedowanych planach miejscowych dla wyznaczenia terenów na cele produkcji, magazynów i składów.
79	17.03.2025	3469.25	Działka nr ewid. 1142/3, obręb Plewiska	-	X	-	X	„7.1. Jako docelowy właściciel nieruchomości stanowiącej działkę ewidencyjną nr 1142/3, obręb Plewiska, (...) - przedmiotowa działka znajduje się na obszarze 1U-PP-PS, na którym zgodnie z § 10 pkt.4 lit.b) projektu uchwały w sprawie miejscowego planu (...) wysokość zabudowy: zbiorników, wolno stojących instalacji przemysłowych lub urządzeń technicznych, części budowlanych urządzeń technicznych: nie więcej niż 20,0 m.” - składam uwagę. Powyżej projektowany zapis i jego literalna wykładnia uniemożliwi wykonanie zamierzenia budowlanego na działce ewidencyjnej nr 1142/3, obręb Plewiska tj. „Przebudowa odcinka linii elektroenergetycznej WN 2x110 kV rel. Plewiska-Górczyn, Plewiska-Luboń polegająca na budowie linii kablowej 2x110 kV wraz z dwoma projektowanymi

							stanowiskami słupowymi krańcowo –kablowymi (sytuowanymi w osi istniejącej linii) oraz rozbiórce istniejącego odcinka linii elektroenergetycznej WN 2x110 kV napowietrznej (rozbiórka istniejących przewodów i dwóch istniejących stanowisk słupowych nr 11 i 12)”. Na nieruchomości stanowiącej działkę ewidencyjną nr 1142/3, obręb Plewiska planowane jest skablowanie linii napowietrznej i wykonanie słupów kablowych o wysokości ponad 20 m lecz nieprzekraczającej 25 m z zachowaniem wymagań dotyczących obiektów technologicznych w § 31 pkt. 1. obowiązującej na tym terenie uchwały nr XXXV/243/98 Rady Gminy Komorniki z dnia 30 marca 1998 r. w sprawie: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową a autostradą A2. istniejące obecnie konstrukcje słupowe linii elektroenergetycznej WN są wyższe niż 20m. Konstrukcje wspomnianych projektowanych słupów kablowych nie mogą mieć wysokości do 20 m ze względu na niespełnienie wymogów i przepisów technicznych dotyczących m. in. odległości zwisania przewodów do ziemi i obiektów krzyżowanych., Dodatkowo poważne wątpliwości nasuwa użycie określenia „urządzenia techniczne”, które — zgodnie z art. 3 pkt 9 ustawy — Prawo budowlane, stanowią rodzaj urządzeń budowlanych. W przypadku zatem, gdyby wykładnia omawianego postanowienia projektu planu miejscowego miała prowadzić do tego, że zakres pojęcia „urządzenie techniczne”! obejmować miałby również konstrukcję słupa linii elektroenergetycznej, to ograniczając jego wysokość do 20 m zgodnie z zapisami projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uniemożliwiałoby to jego prawidłowe zaprojektowanie. Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego §10 pkt. 4 lit. b) zaostcza więc ograniczenia wynikające z §31. pkt. 1 obowiązującego dokumentu. Ponadto zapis o wysokości urządzeń technicznych był już przedmiotem wcześniej składanej przez nas uwagi z dnia 15 lipca 2024 r. do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w obrębie wsi Plewiska przy ulicy
--	--	--	--	--	--	--	--

							<i>Kolejowej i części wsi Komorniki przy ulicy Towarowej, co do której Wójt Gminy Komorniki w Rozstrzygnięciu z dnia 12 sierpnia 2024 r. w sprawie uwag złożonych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu planu zagospodarowania przestrzennego — uwagi nie uwzględnił nie podając jednak bliższego uzasadnienia odmowy (Lp. 28, Poz. 7726, data wpływu: 22.07.2024). Podobny zapis do §10 z wnioskiem o przywrócenie możliwości sytuowania na działce zbiorników, wolno stojących instalacji przemysłowych lub urządzeń technicznych, części budowlanych urządzeń technicznych o wysokości nie większej niż 25,0 m, pojawił się jako uwaga numer 17, Poz. 7530, data wpływu: 15.07.2024, której Organ również nie uwzględnił, wskazując jednocześnie — Ustalone wysokości zostały wypracowane w toku procedury planu. Nie wskazano jednak, o którą część procesu planistycznego chodzi, na którym „wypracowane” zostały powyższe uwarunkowania, z jakimi specjalistami zostały one wypracowane i konsultowane, czy zostały uwzględnione plany rozwoju sieci dystrybucyjnej, jakie względny techniczne przemawiały za tym, aby wysokość nie przekraczała 20 m, zwłaszcza, że istniejące słupy mają wysokość do 25 m.</i> <i>Mając na uwadze powyższe raz jeszcze wnioskujemy o zmianę treści postanowień § 10 pkt4 lit. b) projektu planu miejscowego w taki sposób, aby powyższe wątpliwości lub nieuzasadnione ograniczenia zostały jednoznacznie usunięte. Przykładowo omawiane postanowienie może mieć brzmienie:</i> <i>b) zbiorników, wolno stojących instalacji przemysłowych lub urządzeń technicznych, części budowlanych urządzeń technicznych, sieci, urządzeń budowlanych i obiektów budowlanych infrastruktury technicznej — nie więcej niż 25 m, względnie o zmianę poprzez wyraźne wyłączenie z tego ograniczenia konstrukcji słupowych stanowiących integralne elementy linii elektroenergetycznej WN Plewiska-Luboń/Plewiska-Górczyn.”</i> Uwaga nieuwzględniona. Konstrukcje wsporcze linii elektroenergetycznych stanowią budowle, a nie urządzenia techniczne, stąd ustala wysokość nie dotyczy słupów linii elektroenergetycznej 110kV.
--	--	--	--	--	--	--	--

80	19.03.2025	3586.25	Droga KDL	-	X	-	X	„(...)1) Wnoszę o nielączenie drogi KDL z ul. Kolejową oraz wykonanie nawrotki na jej zakończeniu. Dodatkowo na połączeniu KDL z ul. Kolejową wykonać tylko przejście pieszo-rowerowe szerokości ok. 5m. Uzasadnienie: Usunięcie połączenia drogi KDL z ul. Kolejową usprawni ruch i będzie wymuszać na samochodach ciężarowych jadących od ul. Towarowej wjazd na rondo, aby dojechać do hal magazynowych położonych po drugiej stronie ul. Kolejowej. W zaproponowanym układzie komunikacyjnym samochody ciężarowe mają możliwość przejeżdżania na wprost co będzie wiązać się z kolizyjnością skrzyżowania oraz ruch na ul. Kolejowej stanie się mniej płynny. Należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kolejowa jest wąska i jest jedną z głównych ulic wyjazdowych z Plewisk, dodatkowo większość mieszkańców korzysta z ul. Kolejowej, aby dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy itd. Zatem wprowadzenie dużej ilości ciężkiego transportu to zablokowanie wyjazdu z Plewisk w następnych latach. Nie jest wykluczone, że w przyszłości będzie w tym miejscu musiało powstać następne rondo lub sygnalizacja świetlna co powoduje wzrost kosztów dla budżetu gminy. Zaproponowane skrzyżowanie przecina również ścieżkę rowerową a wprowadzenie ruchu ciężarowego w tym miejscu drastycznie wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa mieszkańców.” Uwaga nieuwzględniona. Droga KDL została utrzymana w swoim przebiegu z planu obowiązującego dotychczas miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych w południowej części Plewisk, pomiędzy zabudową mieszkaniową, a autostradą A-2, przyjętego uchwałą Rady Gminy Komorniki Nr XXXV/243/98 z dnia 30 marca 1998 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Poznańskiego Nr 13 z 1998r., poz.131) w planie tym droga została oznaczona jako ulica lokalna 4KDL o szerokości 20 m. Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez Wydział Infrastruktury Drogowej UG Komorniki. Planowany układ dróg spełnia cele planowania przestrzennego i cele planowania sieci infrastruktury
----	------------	---------	-----------	---	---	---	---	---

							transportowej. Są one ściśle powiązane poprzez wzajemne, silne oddziaływania pomiędzy elementami zagospodarowania przestrzennego, a infrastrukturą transportową. Planowany układ drogowy został oparty na WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe WR-D-11-1, Obowiązujących od: 2022.03.16 i Rekomendowanych: Minister Infrastruktury w dniu 16 marca 2022 r. (DDP-4.0600.2.2022) oraz zaopiniowanych przez: Komitet Techniczny Drogownictwa ds. WiS w dniu 2 marca 2022 r. Planowana sieć drogową tworzy korzystne warunki dla osiągania celów społecznych, transportowych, środowiskowych, ekonomicznych i estetycznych na etapie eksploatacji połączenia drogowego, dlatego każde połączenie w sieci powinno być poddane ocenom z punktu widzenia: a) bezpieczeństwa ruchu drogowego, b) jakości warunków ruchu (czasu i prędkości podróży), c) dostępności terenów bezpośrednio przyległych do drogi, d) wpływu na ład przestrzenny i ochrony środowiska, e) kosztów (budowy i użytkowania). Po analizie całego układu drogowego w obszarze ul. Kolejowej, ul. Fabianowskiej, ul. Towarowej, ul. Industrialnej oraz ul. Szkolnej w Komornikach i Plewiskach, brak wprowadzenia do układu sieci dróg drogi o oznaczeniu KDL (łącznik Kolejowa a Towarowa) spowoduje zwiększenie natężania ruchu w obrębie skrzyżowania typu rondo (małe) z ul. Fabianowska/Kolejowa, a co za tym idzie brak dróg alternatywnych, bezpiecznych dla ruchu. Teren KDL udrożni dodatkowo przejazd pomiędzy ul. Kolejową a ul. Szkolną w Plewiskach, która w chwili obecnej posiada przejazdy: 1. typu wąskie gardło, tj. Kolejowa/Fabianowska/Szkolna lub 2. przejazd przez drogi wewnętrzne, tj. Poranna/Tęczowa/Promykowa/Fabianowska. Generuje to zwiększony ruch w obszarze o charakterze mieszkalnym. Jednocześnie brak drogi KDL i pozostawienie jedynych wylotów w ul. Szkolną i ul. Towarową/Fabianowską spowoduje powstanie zatorów na wjazd na ul. Daimlera oraz ul. Fabianowską. Ponadto ul. Szkolna będzie
--	--	--	--	--	--	--	--

								ponownie obciążona zatorami na przedłużeniu ulicy Towarowej, co spowoduje powrót do sytuacji sprzed budowy ul. Towarowej i ul. Industrialnej. Zaproponowany przebieg terenu KDL wydaje się optymalnym rozwiązaniem komunikacyjnym w tym rejonie. Poza powodami wymienionymi powyżej, za takim rozwiązaniem przemawiają dodatkowe argumenty: ·pojazdy specjalne (pogotowie, policja, straż pożarna, służby komunalne) posiadać będą krótsze połączenia, ·pojazdy specjalne oraz pojazdy obsługujące nowe tereny przemysłowo - usługowe, korzystając z nowego połączenia zwiększą bezpieczeństwo pozostałych uczestników ruchu poza terenem opracowania (pieszych i rowerzystów) z uwagi na zmniejszenie ilości przejazdów innymi ulicami, w wyniku uruchomienia dodatkowego potoku ruchu. Ponadto planowane połączenie ul. Industrialnej do ul. Kolejowej jest dalej kontynuowane jako ul. Składowa w gminie Komorniki, a na terenie miasta Poznań, obowiązujące plany miejscowe przewidują połączenie do ul. Sycowskiej, na skrzyżowaniu z ul. Marii Lange i tą ulicą udostępniony jest dojazd do ul. Głogowskiej i węzła na autostradzie A2. Kwestia przecięcia drogi rowerowej przez włączenie planowanej drogi do ul. Kolejowej przy budowie tego połączenia zostaną rozważone rozwiązania przewidziane w przepisach prawa. Budowane drogi rowerowe wielokrotnie przebiegają przez skrzyżowania dróg i wobec możliwości technicznych i organizacyjnych przewidzianych w przepisach, są realizowane z zachowaniem warunków bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Wobec powyższego, utrzymanie tego połączenia poprawia układ komunikacyjny na terenie gminy Komorniki i miejscowości Plewiska. Przyczyni się do obciążenie ruchu na ul. Kolejowej i na rondzie z ul. Towarową, którą można dojechać do centrum handlowego Auchan, Leroy.
81	19.03.2025	3596.25	Działka nr ewid. 1125/3, obręb Plewiska	-	X	-	X	„Jako jeden ze współwłaścicieli działki o numerze ewidencyjnym 1125/3 objętej uchwałą nr LIV462/2022 z dnia 19.05.2022 r. wnioskuję o przedłużenie terenu drogi dojazdowej 1KDD o działki o numerach ewidencyjnych: 1125/2, 1127/9 i 1127/10 - zgodnie z załącznikiem graficznym, zapewniając tym samym możliwość dojazdu

							do działki 1125/3 od strony ul. Szkolnej lub o dodanie zapisu w planie na zezwolenie lokalizowania wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji w strefie zieleni izolacyjnej, zgodnie z poniższą propozycją: §3. 5) strefie zieleni izolacyjnej — należy przez to rozumieć teren pokryty roślinnością osiagającą wysokość co najmniej 5m, z zakazem lokalizowania obiektów budowlanych, przy czym zakaz nie dotyczy ogrodzeń, wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji i sieci infrastruktury technicznej.” Uwaga nieuwzględniona. Przebieg drogi 1KDD został utrzymany zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, który również przewidywał teren zieleni 16Z na obszarze planu, przy jego północno-zachodniej granicy, który w procedowanym planie został wyznaczony jako strefa zieleni izolacyjnej. Zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz przepisami wykonawczymi, przebieg dróg publicznych oraz układu komunikacji wewnętrznej musi zostać określony poprzez wyznaczenie linii rozgraniczających tereny przeznaczone na cele komunikacyjne. W ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego niedopuszczalne jest przewidywanie możliwości wydzielania dróg na terenach, które nie zostały sklasyfikowane jako tereny komunikacyjne. Wyznaczona strefa zieleni izolacyjnej pełni funkcję bufora ochronnego, mającego na celu oddzielenie obszaru objętego planem miejscowym od terenów znajdujących się poza jego granicami. Jej lokalizacja i układ zostały określone w sposób zapewniający minimalizację potencjalnych oddziaływań wynikających z przeznaczenia terenu objętego planem, w szczególności w kontekście funkcji produkcyjnych, magazynowych lub usługowych. Zieleń izolacyjna stanowi naturalną barierę redukującą hałas, emisję pyłów oraz inne uciążliwości mogące wpływać na obszary sąsiadujące. Jej zachowanie i odpowiednie kształtowanie jest zgodne z zasadami ładu przestrzennego oraz ochrony walorów krajobrazowych, a także wpisuje się w założenia polityki zrównoważonego rozwoju.
--	--	--	--	--	--	--	---

82	19.03.2025	3601.25	Działka nr ewid. 1125/3, obręb Plewiska	-	X	-	X	„Jako jeden ze współwłaścicieli działki o numerze ewidencyjnym 1125/3 objętej uchwałą nr LIV462/2022 z dnia 19.05.2022 r. wnioskuję o przedłużenie terenu drogi dojazdowej 1KDD o działki o numerach ewidencyjnych: 1125/2, 1127/9 i 1127/10 - zgodnie z załącznikiem graficznym, zapewniając tym samym możliwość dojazdu do działki 1125/3 od strony ul. Szkolnej lub o dodanie zapisu w planie na zezwolenie lokalizowania wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji w strefie zieleni izolacyjnej, zgodnie z poniższą propozycją: §3. 5) strefie zieleni izolacyjnej — należy przez to rozumieć teren pokryty roślinnością osiągnącą wysokość co najmniej 5m, z zakazem lokalizowania obiektów budowlanych, przy czym zakaz nie dotyczy ogrodzeń, wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji i sieci infrastruktury technicznej.” Uwaga nieuwzględniona. Przebieg drogi 1KDD został utrzymany zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, który również przewidywał teren zieleni 16Z na obszarze planu, przy jego północno-zachodniej granicy, który w procedowanym planie został wyznaczony jako strefa zieleni izolacyjnej. Zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz przepisami wykonawczymi, przebieg dróg publicznych oraz układu komunikacji wewnętrznej musi zostać określony poprzez wyznaczenie linii rozgraniczających tereny przeznaczone na cele komunikacyjne. W ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego niedopuszczalne jest przewidywanie możliwości wydzielania dróg na terenach, które nie zostały sklasyfikowane jako tereny komunikacyjne. Wyznaczona strefa zieleni izolacyjnej pełni funkcję bufora ochronnego, mającego na celu oddzielenie obszaru objętego planem miejscowym od terenów znajdujących się poza jego granicami. Jej lokalizacja i układ zostały określone w sposób zapewniający minimalizację potencjalnych oddziaływań wynikających z przeznaczenia terenu objętego planem, w szczególności w kontekście funkcji produkcyjnych, magazynowych lub usługowych. Zielen izolacyjna stanowi naturalną barierę redukującą
----	------------	---------	---	---	---	---	---	---

								hałas, emisję pyłów oraz inne uciążliwości mogące wpływać na obszary sąsiadujące. Jej zachowanie i odpowiednie kształtowanie jest zgodne z zasadami ładu przestrzennego oraz ochrony walorów krajobrazowych, a także wpisuje się w założenia polityki zrównoważonego rozwoju.
83	19.03.2025	3614.25	działki nr ewid. 1143/3, 1144/3, 1145/3, obręb Plewiska	-	X	-	X	<i>Dotyczy § 10 pkt 2 W zakresie zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenów usług lub produkcji przemysłowej lub składów i magazynów 1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS, 5U-PP-PS ustala się (...)</i> 2) dopuszczenie lokalizowania: a) budynków handlowych o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m², b) budynków gospodarczych, wiat, c) budynków garażowych, d) portierni, e) placów składowych, f) stanowisk i placów postojowych, g) zbiorników retencyjnych, h) obiektów i urządzeń małej architektury, i) urzędzeń, sieci i obiektów infrastruktury technicznej; Wszystkie wymienione w punkcie 2) elementy są w powszechnym rozumieniu i wg definicji prawa budowlanego „objektami budowlanymi”, stanowiącymi nierozłączne części zabudowy usługowej, produkcyjnej, składowej i magazynowej. Wśród dopuszczonych do lokalizowania w punkcie 2) nie zostały wymienione inne obiekty takie jak m.in. zbiornik wody pożarowej, zbiornik wody na cele socjalno-bytowe, zbiornik na wodę technologiczną, które mogą być również obiektami powiązanymi z przeznaczeniem określonym w punkcie 1) powyżej. Wprowadzenie w punkcie 2) listy zawierającej dopuszczenie lokalizowania obiektów będzie interpretowane przez organ wydający pozwolenie na budowę w taki sposób, że inne niż wymienione w punkcie 2) obiekty nie mogą być zrealizowane w ramach przeznaczenia usługowego, produkcyjnego, składów i magazynów. Wnioskujemy o zmianę zapisu na: 2) Dopuszczenie lokalizowania: a) budynków handlowych o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m², b) budynków garażowych;

								c) obiektów towarzyszących zabudowie na cele usługowe, produkcyjne, składowe i magazynowe wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną między innymi: portiernie, wiaty, zbiorniki, urządzenia techniczne, fundamenty pod urządzenia, stacje transformatorowe, stacje uzdatniania wody, stacje gazowe, budynki techniczne i gospodarcze itp. d) urządzeń, sieci i obiektów infrastruktury technicznej; Uwaga nieuwzględniona. Zapisy projektu planu w sposób precyzyjny określają dopuszczalne obiekty budowlane, które mogą być realizowane na terenach 1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS oraz 5U-PP-PS. Lista ta obejmuje zarówno podstawowe elementy zabudowy usługowej, produkcyjnej, składowej i magazynowej, jak i obiekty towarzyszące, takie jak portiernie, wiaty, zbiorniki retencyjne czy infrastrukturę techniczną, zapewniając tym samym możliwość realizacji inwestycji zgodnie z ich funkcjonalnym przeznaczeniem. Wnioskowana zmiana prowadziłaby do rozszerzenia katalogu obiektów w sposób nieprecyzyjny, co mogłoby skutkować trudnościami interpretacyjnymi oraz prowadzić do realizacji inwestycji o charakterze i skali potencjalnie sprzecznej z ustaleniami planu. Obowiązujące przepisy prawa budowlanego przewidują, że obiekty niezbędne do funkcjonowania określonej działalności mogą być realizowane w ramach inwestycji głównej, bez konieczności ich enumeratywnego wymieniania w treści planu miejscowego. Ponadto sformułowanie proponowane przez inwestora, zakładające dopuszczenie „obektów towarzyszących zabudowie” wraz z przykładowym katalogiem obiektów budowlanych, mogłoby prowadzić do niejasności w zakresie interpretacji dopuszczalnych inwestycji. Zbyt ogólne określenie mogłoby skutkować realizacją obiektów, które nie byłyby zgodne z zamierzonym charakterem i ładem przestrzennym obszaru objętego planem.
84	20.03.2025	3639.25	Obszar planu	-	X	-	X	„Pkt 3) Wnioskujemy, aby do dozwolonych kolorów w paragrafie 5, pkt 3a dopisać kolor „ciemno zielony”. Odcienie takie występują w naturze, są stonowane, nie męczą oczu, nie zakłócają krajobrazu. Jako Albeco sp z o.o, jesteśmy właścicielem gruntu o

								numerze ewidencyjnym 302107_2.0003.116/8, objętym projektem planu zagospodarowania” Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Kolor zielony może być zastosowany na 20% powierzchni ścian elewacji. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana w planach miejscowych gminy Komorniki.
85	21.03.2025	3710.25	Działka nr ewid. 1125/3	-	X	-	X	„Jako jeden ze współwłaścicieli działki o numerze ewidencyjnym 1125/3 objętej uchwałą nr LIV462/2022 z dnia 19.05.2022 r. wnioskuję o przedłużenie terenu drogi dojazdowej 1KDD o działki o numerach ewidencyjnych: 1125/2, 1127/9 i 1127/10 - zgodnie z załącznikiem graficznym, zapewniając tym samym możliwość dojazdu do działki 1125/3 od strony ul. Szkolnej lub o dodanie zapisu w planie na zezwolenie lokalizowania wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji w strefie zieleni izolacyjnej, zgodnie z poniższą propozycją: §3. 5) strefie zieleni izolacyjnej — należy przez to rozumieć teren pokryty roślinnością sięgającą wysokość co najmniej 5m, z zakazem lokalizowania obiektów budowlanych, przy czym zakaz nie dotyczy ogrodzeń, wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji i sieci infrastruktury technicznej.” Uwaga nieuwzględniona. Przebieg drogi 1KDD został utrzymany zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, który również przewidywał teren zieleni 16Z na obszarze planu, przy jego północno-zachodniej granicy, który w procedowanym planie został wyznaczony jako strefa zieleni izolacyjnej. Zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz przepisami wykonawczymi, przebieg dróg publicznych oraz układu komunikacji wewnętrznej musi zostać określony poprzez wyznaczenie linii rozgraniczających tereny przeznaczone na cele komunikacyjne. W ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego niedopuszczalne jest przewidywanie możliwości wydzielania dróg na terenach, które nie zostały sklasyfikowane jako tereny komunikacyjne. Wyznaczona strefa zieleni izolacyjnej pełni funkcję

								bufora ochronnego, mającego na celu oddzielenie obszaru objętego planem miejscowym od terenów znajdujących się poza jego granicami. Jej lokalizacja i układ zostały określone w sposób zapewniający minimalizację potencjalnych oddziaływań wynikających z przeznaczenia terenu objętego planem, w szczególności w kontekście funkcji produkcyjnych, magazynowych lub usługowych. Zieleń izolacyjna stanowi naturalną barierę redukującą hałas, emisję pyłów oraz inne uciążliwości mogące wpływać na obszary sąsiadujące. Jej zachowanie i odpowiednie kształtowanie jest zgodne z zasadami ład przestrzennego oraz ochrony walorów krajobrazowych, a także wpisuje się w założenia polityki zrównoważonego rozwoju.
86	21.03.2025	3173.25	Działka nr ewid. 1125/3	-	X	-	X	„Jako jeden ze współwłaścicieli działki o numerze ewidencyjnym 1125/3 objętej uchwałą nr LIV462/2022 z dnia 19.05.2022 r. wnioskuję o przedłużenie terenu drogi dojazdowej 1KDD o działki o numerach ewidencyjnych: 1125/2, 1127/9 i 1127/10 - zgodnie z załącznikiem graficznym, zapewniając tym samym możliwość dojazdu do działki 1125/3 od strony ul. Szkolnej lub o dodanie zapisu w planie na zezwolenie lokalizowania wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji w strefie zieleni izolacyjnej, zgodnie z poniższą propozycją: §3. 5) strefie zieleni izolacyjnej — należy przez to rozumieć teren pokryty roślinnością osiagającą wysokość co najmniej 5m, z zakazem lokalizowania obiektów budowlanych, przy czym zakaz nie dotyczy ogrodzeń, wewnętrznej drogi dojazdowej do inwestycji i sieci infrastruktury technicznej.” Uwaga nieuwzględniona. Przebieg drogi 1KDD został utrzymany zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, który również przewidywał teren zieleni 16Z na obszarze planu, przy jego północno-zachodniej granicy, który w procedowanym planie został wyznaczony jako strefa zieleni izolacyjnej. Zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz przepisami wykonawczymi, przebieg dróg publicznych oraz układu komunikacji wewnętrznej musi zostać określony poprzez wyznaczenie linii rozgraniczających tereny przeznaczone

								na cele komunikacyjne. W ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego niedopuszczalne jest przewidywanie możliwości wydzielania dróg na terenach, które nie zostały sklasyfikowane jako tereny komunikacyjne. Wyznaczona strefa zieleni izolacyjnej pełni funkcję bufora ochronnego, mającego na celu oddzielenie obszaru objętego planem miejscowym od terenów znajdujących się poza jego granicami. Jej lokalizacja i układ zostały określone w sposób zapewniający minimalizację potencjalnych oddziaływań wynikających z przeznaczenia terenu objętego planem, w szczególności w kontekście funkcji produkcyjnych, magazynowych lub usługowych. Zieleń izolacyjna stanowi naturalną barierę redukującą hałas, emisję pyłów oraz inne uciążliwości mogące wpływać na obszary sąsiadujące. Jej zachowanie i odpowiednie kształtowanie jest zgodne z zasadami ładu przestrzennego oraz ochrony walorów krajobrazowych, a także wpisuje się w założenia polityki zrównoważonego rozwoju.
IV. wyłożenie do publicznego wglądu w dniach od 28 kwietnia 2025 r. do 29 maja 2025 r., uwagi do projektu planu przyjmowano w nieprzekraczalnym terminie do dnia 13 czerwca 2025 r.								
87	06.06.2025	Poz. 6863	1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS, 5U-PP-PS	-	X	-	X	<i>Uwaga dotycząca dopuszczenia odcieni koloru niebieskiego w §5 pkt 3.</i> Uwaga nieuwzględniona. Ustalana kolorystyka dotyczy kolorystyki elewacji zewnętrznej na nie mniej niż 80% powierzchni ścian. Przyjęta w uchwale kolorystyka jest stosowana w planach miejscowych gminy Komorniki. Ponadto ustalona w projekcie planu paleta barw elewacji (odcienie bieli, szarości, grafitu, beżu, brązu, kolory naturalnych materiałów) ma na celu zachowanie harmonii przestrzennej oraz spójności kompozycyjnej w zakresie estetyki obiektów budowlanych na obszarze objętym planem. Rozszerzenie dopuszczalnej kolorystyki mogłoby prowadzić do chaosu wizualnego w przestrzeni publicznej.
88			1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS,	-	X	-	X	<i>Uwaga dotycząca usunięcia zapisu dla zakazu lokalizacji zabudowy zamieszkania zbiorowego w §10 pkt 3a.</i> Uwaga nieuwzględniona. Zakaz lokalizacji funkcji zamieszkania zbiorowego w sąsiedztwie funkcji produkcyjnych i magazynowych

			5U-PP-PS					podyktowany jest koniecznością ograniczenia konfliktów funkcjonalno-przestrzennych.
89			1U-PP-PS, 2U-PP-PS	-	X	-	X	<i>Uwaga dotycząca zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej z 25% do 20% w § 10 pkt 9</i> Uwaga nieuwzględniona. Zapis o 25% powierzchni biologicznie czynnej wynika z konieczności zapewnienia odpowiedniego bilansu terenów zielonych oraz spełnienia wymagań środowiskowych dla obszarów zabudowy intensywnej. Przyjęte wartości minimalnej powierzchni biologicznie czynnej dostosowują warunki zagospodarowania przestrzeni do aktualnych przepisów, zabezpieczają interesy gminy i jej mieszkańców w odniesieniu do zabezpieczenia bezpiecznych warunków korzystania z przestrzeni gminy. Wskaźnik minimalnej powierzchni biologicznie czynnej został zmniejszony w wyniku uwzględnienia uwag złożonych na wcześniejszych wyłożeniach do publicznego wglądu.
90			1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS, 5U-PP-PS	-	X	-	X	<i>Uwaga dotycząca dopuszczenia możliwości użytkowania miejsc przeładunku jako m.p. dla tir lub 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 9000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej w § 14 pkt 3, lit. c tiret pierwszy</i> Uwaga nieuwzględniona. Biorąc pod uwagę obciążenie terenów sąsiednich w gminie Komorniki zapis dotyczący miejsc przeładunku jest niezbędny. Na uwagę zasługuje fakt, że zgodnie z planem miejsca przeładunku dla obsługi obiektów i terenu mogą być wyznaczane w liczbie wynikającej z potrzeb. Zatem nie jest to obowiązkowy element zagospodarowania. Zasady lokalizacji stanowisk postojowych dla pojazdów ciężarowych wynikają z potrzeb zapewnienia właściwej obsługi logistycznej. Miejsca przeładunku nie spełniają kryteriów miejsc postojowych i nie gwarantują dostępności przez cały czas użytkowania obiektu.
91			1U-PP-PS, 2U-PP-PS, 3U-PP-PS, 4U-PP-PS, 5U-PP-PS	-	X	-	X	<i>Uwaga dotycząca zmiany wskaźnika miejsc postojowych dla samochodów osobowych dla usług z 1 stanowiska postojowego na każde rozpoczęte 40 m² powierzchni użytkowej na 1 stanowisko postojowe na każde rozpoczęte 150 m² powierzchni użytkowej w usługach, w</i>

								§ 14 pkt 3, lit. c tiret drugi. Uwaga nieuwzględniona. Wskaźnik 1 miejsce na 40 m² powierzchni użytkowej w usługach wynika z analizy zapotrzebowania na miejsca postojowe w odniesieniu do intensywności użytkowania obiektów usługowych. Obniżenie wskaźnika mogłoby powodować niedobory miejsc parkingowych i utrudnienia w obsłudze terenu.
92	12.06.2025	Poz. 7054	1U-PP-PS, 2U-PP-PS	-	X	-	X	<i>Uwaga dotycząca zmiany normatywu miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych z 1 miejsca parkingowego na każde rozpoczęte 2 000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej na 1 miejsce parkingowe na każde rozpoczęte 5 000 m² powierzchni użytkowej produkcyjnej, magazynowej, składowej lub usługowej, w § 14 pkt 3, lit. c tiret pierwszy.</i> Uwaga nieuwzględniona. Zastosowany wskaźnik 1 miejsce na każde rozpoczęte 2000 m² powierzchni użytkowej został przyjęty jako minimalny standard wynikający z obowiązujących przepisów i doświadczeń planistycznych. Obniżenie tego wskaźnika mogłoby prowadzić do niewystarczającej liczby miejsc dla pojazdów ciężarowych i problemów z ich obsługą.

Załącznik nr 3 do uchwały nr XXVII/255/2025

Rady Gminy Komorniki

z dnia 13 listopada 2025 r.

**ROZSTRZYGNIĘCIE RADY GMINY KOMORNIKI O SPOSOBIE REALIZACJI,
ZAPISANYCH W PLANIE, INWESTYCJI Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY
TECHNICZNEJ, KTÓRE NALEŻĄ DO ZADAŃ WŁASNYCH GMINY ORAZ ZASADY
ICH FINANSOWANIA, ZGODNIE Z PRZEPISAMI O FINANSACH PUBLICZNYCH**

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1130 ze zm.), Rada Gminy Komorniki, w oparciu o obowiązujące przepisy oraz ustalenia planu miejscowego, rozstrzyga co następuje:

§ 1. Inwestycjami z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, a zapisanymi w ustaleniach przedmiotowego miejscowego planu są: wydzielenie, urządzenie i utrzymanie dróg publicznych oraz rozbudowa sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Przedstawiana uchwała spowoduje zwiększenie wydatków gminy.

§ 2. 1. Realizacja inwestycji z zakresu infrastruktury, przewidzianych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności z ustawą – Prawo budowlane, ustawą – Prawo zamówień publicznych, ustawą o samorządzie gminnym, ustawą o gospodarce komunalnej, ustawą o ochronie środowiska oraz ustawą o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

2. Zadania w zakresie infrastruktury technicznej realizowane będą przez właściwych zarządców tej infrastruktury, uprawnionych do prowadzenia działalności w zakresie rozbudowy i eksploatacji sieci: wodociągowej, kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej i gazowej. Działania te podejmowane będą w oparciu o ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz zgodnie z przepisami odrębnymi. Zadania związane z gospodarką odpadami będą realizowane w sposób określony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego i na podstawie przepisów odrębnych. Inwestycje w zakresie przesyłu i dystrybucji paliw gazowych oraz energii elektrycznej będą wykonywane zgodnie z regulacjami wynikającymi z ustawy – Prawo energetyczne.

§ 3. 1 Finansowanie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, w tym rozbudowy sieci: wodociągowej, kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej i gazowej, odbywać się będzie przez właściwych zarządców tej infrastruktury. Realizacja tych zadań nastąpi w oparciu o ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz na podstawie przepisów odrębnych.

2. Finansowanie inwestycji będzie realizowane z różnych źródeł, w tym:

1) wydatków z budżetu gminy, w szczególności z:

- a) dochodów własnych gminy (np. podatki lokalne, opłaty, wpływy z majątku gminy),
- b) środków przeznaczonych na realizację zadań własnych w ramach uchwał budżetowych i wieloletnich planów inwestycyjnych;

2) środków zewnętrznych, uzyskiwanych m.in. poprzez:

- a) dotacje i subwencje,
- b) dotacje unijne w ramach programów pomocowych,
- c) dotacje samorządu województwa,
- d) dotacje i pożyczki z funduszy celowych,
- e) subwencje ogólne z budżetu państwa;

3) środki zwrotne i instrumenty dłużne:

- a) kredyty i pożyczki bankowe,
- b) emisję obligacji komunalnych,
- c) leasing inwestycyjny;

4) inne formy finansowania:

- a) partnerstwo publiczno-prywatne (PPP),
- b) współfinansowanie przez podmioty prywatne w ramach umów cywilnoprawnych,
- c) inne środki zewnętrzne zgodne z obowiązującymi przepisami.

§ 4. Zakres, harmonogram oraz szczegółowe warunki realizacji inwestycji określać będą uchwały budżetowe gminy oraz wieloletnie plany inwestycyjne, przyjęte przez Radę Gminy Komorniki. Kolejność realizacji inwestycji będzie ustalana na podstawie:

- 1) priorytetów rozwojowych gminy określonych w strategii rozwoju;
- 2) możliwości finansowych gminy oraz dostępności zewnętrznych źródeł finansowania;
- 3) potrzeb mieszkańców oraz konieczności zapewnienia odpowiedniej jakości infrastruktury technicznej.

Załącznik Nr 4 do uchwały Nr XXVII/255/2025
Rady Gminy Komorniki
z dnia 13 listopada 2025 r.
Zalacznik4.gml

Dane przestrzenne