

UZASADNIENIE
do Uchwały Nr
Rady Miasta Marki
z dnia

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach

Prace nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach, zwanym dalej planem, podjęto w związku z uchwałą nr LXVI/590/2018 Rady Miasta Marki z dnia 26 września 2018 r., w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach zmienioną uchwałą Nr XI/124/2019 Rady Miasta Marki z dnia 26 czerwca 2019 r. zmieniającą uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Trasy Mostu Północnego w Markach i uchwałą Nr LVI/585/2022 Rady Miasta Marki z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie zmiany Uchwały Nr LXVI/590/2018 Rady Miasta Marki z dnia 26 września 2018 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach.

Opracowanie planu jest niezbędne dla prowadzenia polityki przestrzennej miasta Marki, dostosowanej do zmieniających się uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, a także uwzględniającej istniejące i postulowane zagospodarowanie terenu.

Ustalenia planu umożliwią realizację inwestycji budowy Trasy Mostu Północnego na terenie miasta Marki wraz z powiązaniem tej trasy z lokalnym układem komunikacyjnym miasta oraz parkingami.

Projekt planu opracowano zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.), art. 67 ust. 3 pkt 4 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) oraz stosownie do właściwości samorządu gminy, określonych przepisami ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 40, 572, 1463, 1688). Do projektu planu przeprowadza się strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko określoną przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu

informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Przedmiotem planu są ustalenia w zakresie:

- przeznaczenia terenów oraz linii rozgraniczających tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;
- zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego;
- zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu;
- zasad kształtowania krajobrazu;
- zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźników zagospodarowania terenu, maksymalnej i minimalnej intensywności zabudowy jako wskaźnika powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, minimalnego udziału procentowego powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, maksymalnej wysokości zabudowy, minimalnej liczby miejsc do parkowania przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową i sposobu ich realizacji oraz linii zabudowy i gabarytów obiektów;
- granic i sposobów zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów;
- szczegółowych zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym;
- zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej;
- stawek procentowych służących naliczaniu opłat z tytułu wzrostu wartości nieruchomości;
- granic terenów rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym oraz granic terenów inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;
- kolorystyki obiektów budowlanych.

Plan nie ustala, ze względu na brak występowania, pozostałych zagadnień określonych w art. 15 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Po podjęciu uchwały nr LXVI/590/2018 Rady Miasta Marki z dnia 26 września 2018 r., w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania

przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach, przystępując do sporządzania przedmiotowego projektu planu zamieszczono stosowne ogłoszenie w prasie, obwieszczenie na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej, wyznaczając termin składania wniosków do dnia 31 grudnia 2018 r.

Pisemnie zawiadomiono instytucje i organy właściwe do uzgadniania i opiniowania projektu planu o podjęciu w/w uchwały, dołączając do pisma załącznik graficzny określający granicę opracowania i wyznaczając termin składania wniosków do planu.

Po upływie wyznaczonego terminu składania wniosków Burmistrz Miasta Marki rozpatrzył wnioski złożone do projektu planu.

Uchwała Nr XI/124/2019 Rady Miasta Marki z dnia 26 czerwca 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Trasy Mostu Północnego w Markach miała na celu wyłącznie korektę granic projektu planu (zmniejszenie powierzchni obszaru opracowania) z uwagi na istniejący stan zagospodarowania terenu i zrealizowaną zabudowę.

Projekt planu został opracowany zgodnie z ustaleniami studium.

Do projektu planu została opracowana prognoza oddziaływania na środowisko oraz prognoza skutków finansowych. Uzyskano też zgodę Marszałka Województwa Mazowieckiego na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych niestanowiących własności Skarbu Państwa na cele nieleśne. Po uzyskaniu wszystkich opinii i uzgodnień projekt planu miejscowego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 28 października 2019 roku do 25 listopada 2019 roku. W wyznaczonym terminie do 18 grudnia 2019 r. złożono uwagi, których część została uwzględniona w projekcie planu.

Uchwałą Nr LVI/585/2022 Rady Miasta Marki z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie zmiany Uchwały Nr LXVI/590/2018 Rady Miasta Marki z dnia 26 września 2018 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach zmieniono granice obszaru objętego planem.

Zmiana granic opracowania projektu planu była spowodowana równolegle prowadzonymi pracami planistycznymi nad projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Słoneczna” w Markach. Decyzje planistyczne o rezygnacji z łącznika ul. Małachowskiego z ul. Słoneczną i prace projektowe programu funkcjonalno-użytkowego dla rozbudowy ul. Okólnej w rejonie skrzyżowania z ul. Słoneczną, ul. Kresowej, ul. Bandurskiego i ul. Słonecznej zbiegły się w czasie z opracowaniem projektu planu miejscowego dla Trasy Mostu Północnego w Markach. Konsekwencją ich podjęcia była potrzeba korekty granic i przebiegu Trasy Mostu Północnego w Markach.

Wprowadzenie zmiany do uchwały Nr LXVI/590/2018 Rady miasta Marki z dnia 26 września 2018 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach, pozwoli zachować spójną całość przestrzenną i stworzyć kompletny docelowy układ komunikacyjny miasta Marki.

W wyniku przeprowadzonej analizy zgodności z polityką przestrzenną miasta określoną w studium stwierdzono, iż przedmiotowy plan nie narusza ustaleń zawartych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Marki, przyjętym uchwałą Nr XXXI/226/2012 Rady Miasta Marki z dnia 24 października 2012 r.

Zgodnie z ustaleniami studium Trasa Mostu Północnego wchodzi w skład podstawowego układu wewnętrznego miasta, w tym jako:

- ciąg ulic Słoneczna – Projektowana – Stawowa – Gliniecka o parametrach drogi zbiorczej (Z), która umożliwi powiązanie wschodniej i zachodniej części miasta oraz dogodne połączenie z Wołominem oraz Kobyłką,
- budowa nowej drogi zbiorczej (Z) na odcinku od zachodniej granicy administracyjnej miasta poprzez ul. Bandurskiego do ul. Słonecznej.

W studium ponadto wskazano:

- ul. Okólną o parametrach trasy zbiorczej (Z),
- ul. Bandurskiego o parametrach trasy lokalnej (L), która obsługiwać będzie zachodnią część miasta.

Ponadto w studium przewiduje się możliwość lokalizowania na obszarze miasta Marki tras tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, dla których opracowania studialne wykażą, iż jest to uzasadnione ruchowo i ekonomicznie.

Studium zakłada też prowadzenie ścieżek rowerowych w liniach rozgraniczających ulic oraz wzdłuż tras turystycznych, tak aby zapewnić powiązania z Warszawą, sąsiednimi miejscowościami, szkołami, urzędami, ważniejszymi ośrodkami handlowymi, terenami leśnymi i rekreacyjnymi.

Projektowana trasa na odcinku od zachodniej granicy z Warszawą do ul. Okólnej przechodzi przez teren, na którym w zasadniczej części brakuje obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Obowiązującego planu miejscowego nie posiada też fragment terenu położony na wschód od Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego do ul. Jasińskiego.

Wyznaczone w projekcie planu drogi 1KDZ, 2KDZ, 3KDZ wraz z drogą 1KDG stanowią elementy podstawowego miejskiego układu drogowego Trasy Mostu Północnego realizującego powiązania ponadlokalne i lokalne. W liniach rozgraniczających tych dróg

dopuszczono prowadzenie komunikacji tramwajowej lub Metrobusu (BRT). W terenach parkingu 1KDP oraz parkingu i usług nieuciążliwych 1KDP/U dopuszczono lokalizację parkingów działających w systemie „Parkuj i Jedź”.

W planie spełnione zostały wymogi określone w art. 1 ust. 2 - 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.).

Plan dopuszcza lokalizację budynków w terenie 1KDP i 1KDP/U. W zakresie wymagań ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury ustalenia planu określają parametry kształtowania zabudowy w tym terenie w dostosowaniu do planowanej funkcji terenu oraz do istniejącej zabudowy znajdującej się w sąsiedztwie obszaru objętego opracowaniem.

Wskaźniki urbanistyczne oraz parametry dotyczące zabudowy zostały dostosowane do lokalnych walorów architektonicznych i krajobrazowych. Ochronie walorów krajobrazowych służyć będą w szczególności ustalenia planu w zakresie maksymalnej wysokości oraz intensywności zabudowy. W obszarze objętym opracowaniem nie występują obiekty zabytkowe ani zabytki archeologiczne objęte ochroną na mocy ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

W planie określono wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami.

W ustaleniach planu uwzględniono potrzebę ochrony obszaru głównych zbiorników wód podziemnych GZWP nr 222, 2151 i 215, w granicach którego znajduje się obszar objęty opracowaniem, poprzez ustalenia planu dotyczące przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenów, zasad ochrony środowiska oraz zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej. Zachodnia część obszaru objętego opracowaniem znajduje się w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodzią. W sąsiedztwie rzeki Długiej przebiegają też strefy 3 m i 50 m od stopy wału, w których obowiązują zakazy i ograniczenia sposobu zagospodarowania, zgodnie z przepisami prawa wodnego.

W zakresie wymagań ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia w planie zawarto ustalenia dotyczące zaopatrzenia w wodę dla celów przeciwpożarowych z sieci wodociągowej.

Ustalenia planu w zakresie wyznaczania miejsc postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową uwzględniają potrzeby osób niepełnosprawnych.

Ustalenia planu wykorzystują w pełni walory ekonomiczne przestrzeni. W terenie 1KDP będzie mógł powstać parking związany z obsługą projektowanych trasy. W terenie parkingu i usług nieuciążliwych 1KDP/U będą mogły powstawać obiekty budowlane związane z obsługą parkingu oraz usługi nieuciążliwe.

Ustalenia planu uwzględniają istniejące uwarunkowania, istniejący sposób użytkowania terenu oraz wymagania związane z zachowaniem ładu przestrzennego.

W procesie przygotowywania planu miejscowego uwzględnia się prawo własności poprzez wyłożenie projektu planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do publicznego wglądu.

Na obszarze objętym planem miejscowym nie występują tereny, dla których należało zapisać zakazy i nakazy w zakresie obronności państwa.

Waga interesu publicznego została przeanalizowana i uwzględniona. Cel opracowania projektu planu odpowiada zapotrzebowaniu na realizację Trasy Mostu Północnego, która połączy obszar przemysłowy Marek z układem komunikacyjnym Warszawy, przyczyniając się do rozwoju regionu.

Plan uwzględnia wyposażenie terenu we wszystkie sieci, urządzenia i obiekty infrastruktury technicznej niezbędne dla obsługi terenu objętego planem oraz nie związane z obsługą terenu objętego planem, na warunkach określonych w planie.

Udział społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego zapewniono zgodnie z przepisami art. 17 pkt 1, 9 i 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, poprzez możliwość składania wniosków do projektu planu, zorganizowanie wyłożenia projektu do publicznego wglądu, wyznaczenie terminu, w którym osoby fizyczne i prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej mogły wnosić uwagi dotyczące projektu planu. Informacje o ww. działaniach były przekazywane do publicznej wiadomości w sposób określony w przywołanych wyżej przepisach ustawy, w tym także przy użyciu środków komunikacji elektronicznej. Dokumentacja prac planistycznych pozostaje dostępna do wglądu w celu zachowania jawności i przejrzystości procedur planistycznych.

Zgodnie z art. 1 ust. 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym gmina ustalając przeznaczenie terenu lub określając potencjalny sposób zagospodarowania i korzystania z terenu, waży interes publiczny i interesy prywatne, w tym zgłaszane w postaci

wniosków i uwag, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie jego zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne. Interes prywatny został uwzględniony w szerokim zakresie, w szczególności poprzez zapewnienie możliwości składania wniosków i uwag do projektu planu w procedurze planistycznej. Miejscowy plan uwzględnia również analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne. Dla potrzeb planu opracowano prognozę skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, która określa i ocenia wpływ uchwalenia planu na dochody i wydatki gminy oraz prognozę oddziaływania na środowisko.

Zakres ustaleń planu uwzględnia wymagania ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walory ekonomiczne przestrzeni. W ustaleniach projektu planu zapewnione jest:

- kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego,
- możliwość wykorzystania publicznego transportu zbiorowego,
- rozwiązanie przestrzenne, ułatwiające przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

W granicach pasa drogowego Trasy Mostu Północnego może być zlokalizowana linia tramwajowa lub Metrobus, co przyczyni się do zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, a co za tym idzie obniżenia uciążliwości akustycznej oraz zanieczyszczenia. Inwestycja zwiększy komfort podróży, zmniejszy ryzyko kolizji i wypadków drogowych. Budowa parkingów w sąsiedztwie trasy zwiększy dostępność transportu zbiorowego.

Realizacja ustaleń planu zapewnią będzie powiązania komunikacyjne i infrastrukturalne. Teren 1KDP/U, w którym będzie mogła być realizowana nowa zabudowa posiada dostęp do dróg i sieci infrastruktury technicznej. Zabudowa, która powstanie w tym terenie stanowić będzie uzupełnienie istniejącej zabudowy w obszarze o wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, w granicach jednostki osadniczej w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 1443 z późn. zm.).

W odniesieniu do zgodności z wynikami analizy, o której mowa w art. 32 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym stwierdza się, że w okresie dokonywania analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy miasta Marki dla potrzeb oceny aktualności studium i planów miejscowych, nie była jeszcze podjęta uchwała o przystąpieniu do sporządzenia przedmiotowego planu miejscowego.

Uchwałę nr LXVI/590/2018 Rady Miasta Marki w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Trasy Mostu Północnego w Markach podjęto w dniu 26 września 2018 r., a wyniki analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy miasta Marki wraz z oceną aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gminy Miasta Marki zostały przyjęte uchwałą Nr XXVII/195/2016 Rady Miasta w Markach z dnia 26 kwietnia 2016 r. w sprawie oceny aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Marki.

W ww. analizie zawarto informacje o aktualności studium. Biorąc pod uwagę fakt, że przedmiotowy plan miejscowy jest zgodny ze studium można stwierdzić, że jest również zgodny z wynikami analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy miasta Marki. W ww. analizie zaproponowano ponadto rozpoczęcie prac nad nowymi zadaniami w zakresie szczególnie ważnych obszarów. Obszar objęty planem stanowi taki obszar z punktu widzenia potrzeb społeczno-gospodarczych i celów strategicznych miasta związanych z realizacją podstawowego miejskiego układu drogowego realizującego powiązania ponadlokalne i lokalne.

Ustalenia planu mają wpływ na wydatki związane z realizacją inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, związane z realizacją dróg publicznych oraz infrastruktury technicznej wodociągowej i kanalizacyjnej.

Analizując wpływ ustaleń planu na finanse publiczne, w tym budżet miasta, należy podkreślić fakt, że teren 1KDP/U, na którym ustalona jest możliwość lokalizacji zabudowy usługowej wraz z parkingiem stanowi własność Gminy Miasta Marki. W planie ustalono stawkę służącą naliczeniu opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu w wysokości 0%.