

UCHWAŁA NR XI/46/2011
RADY MIEJSKIEJ W ZBĄSZYNKU

z dnia 29 września 2011 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod budowę ścieżek rowerowych na terenie gminy Zbąszynek w obrębie wsi Chlastawa, Kosieczyn, Kręcko, Dąbrówka Wlkp., Rogoziniec oraz miasta Zbąszynek

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5, art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 - tekst jednolity ze zm.¹⁾), art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, tekst jednolity ze zm.²⁾), w oparciu o uchwałę nr XLI/69/2009 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 22 grudnia 2009 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod budowę ścieżek rowerowych na terenie gminy Zbąszynek w obrębie wsi Chlastawa, Kosieczyn, Kręcko, Dąbrówka Wlkp, Rogoziniec oraz miasta Zbąszynek, po stwierdzeniu zgodności z ustaleniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Zbąszynek, uchwalonym uchwałą Nr VII/77/2000 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 11 maja 2000 r. **uchwała się, co następuje:**

Rozdział 1.

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Przedmiotem uchwały jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego pod budowę ścieżek rowerowych na terenie gminy Zbąszynek w obrębie wsi Chlastawa, Kosieczyn, Kręcko, Dąbrówka Wlkp., Rogoziniec oraz miasta Zbąszynek.

2. Granice terenów objętych planem określone zostały na rysunkach planu, stanowiących załączniki nr 1, 2, 3 do niniejszej uchwały.

3. Integralnymi częściami niniejszej uchwały są:

- 1) załączniki nr 1, 2, 3, 4 – rysunki planu w skali 1: 5 000 wraz z wyrysem ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- 2) załącznik nr 5 – rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu planu;
- 3) załącznik nr 6 – rozstrzygnięcie dotyczące sposobu realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasad ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

§ 2. 1. Przedmiotem ustaleń planu jest przeznaczenie terenu pod ścieżki rowerowe.

2. Na obszarze objętym niniejszą uchwałą wyodrębnia się tereny wydzielone na rysunku planu liniami rozgraniczającymi, które przeznacza się pod:

- 1) drogę rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 302 - od granicy gminy Zbąszyń poprzez wsie: Chlastawę, Kosieczyn do wsi Kręcko – oznaczoną na rysunku planu symbolem 1KDR;
- 2) drogę rowerową wzdłuż Północnej Obwodnicy miasta Zbąszynka – oznaczoną na rysunku planu symbolem; 2KDR;
- 3) drogę rowerową wzdłuż drogi powiatowej nr 1213F- od granicy gminy Zbąszyń do wsi Dąbrówki Wlkp., od wsi Dąbrówka Wlkp. do wsi Rogoziniec i od wsi Rogoziniec do granicy z gminą Trzciel – oznaczoną na rysunku planu symbolem 3KDR;
- 4) drogę rowerową wzdłuż drogi powiatowej nr 1215F– od Dąbrówki Wielkopolskiej (od przejazdu kolejowego) do Zbąszynka wzdłuż ul. Wojska Polskiego oznaczoną na rysunku planu symbolem 4KDR.

§ 3. 1. Ustalenia planu w obszarze, o którym mowa w § 1 ust. 2, zawarte są w treści niniejszej uchwały, obejmującej:

- 1) rozdział 1, zawierający przepisy ogólne;
- 2) rozdział 2, zawierający przepisy obowiązujące w całym obszarze objętym planem, określające:
 - a) zasady przeznaczenia terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;
 - b) zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego;

- c) zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego;
 - d) zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
 - e) wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych;
 - f) zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej;
 - g) stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
 - h) nie ustala się parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu w tym linii zabudowy, gabarytów obiektów i wskaźników intensywności zabudowy;
 - i) granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, w tym terenów górniczych, a także narażonych na niebezpieczeństwo powodzi oraz zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych nie zostały określone ponieważ na obszarze objętym planem nie występują tereny o których mowa w art. 15 ust. 2 pkt 7 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
 - j) nie ustala się szczegółowych zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym;
 - k) nie ustala się szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy;
 - l) sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów nie zostały określone ponieważ na obszarze objętym planem nie występują tereny dla których przewiduje się tymczasowe zagospodarowanie i użytkowanie;
- 3) rozdział 3, zawierający przepisy dotyczące wydzielonych stref, określające szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu;
- 4) rozdział 4, zawierający warunki zagospodarowania dla poszczególnych terenów, określające:
- a) przeznaczenie terenów;
 - b) parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu;
- 5) rozdział 5, zawierający przepisy końcowe.

2. Obowiązującymi ustaleniami planu są następujące oznaczenia graficzne na rysunku planu:

- 1) granica obszaru objętego planem;
- 2) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;
- 3) symbole literowe przeznaczenia terenów i cyfrowe wyróżniające poszczególne tereny.

3. Pozostałe, niewymienione w ust. 2 elementy rysunku planu, jak np. treść podkładu mapowego, mają charakter informacyjny i nie są ustaleniami planu.

§ 4. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) *uchwale należy* - przez to rozumieć uchwałę Rady Miejskiej w Zbąszynku;
- 2) *planie* - należy przez to rozumieć wszystkie ustalenia dotyczące obszaru objętego niniejszą uchwałą;
- 3) *przepisach odrębnych* - należy przez to rozumieć obowiązujące przepisy ustaw wraz z aktami wykonawczymi;
- 4) *rysunku planu* - należy przez to rozumieć rysunek, o którym mowa w § 1 ust. 3 pkt 1 niniejszej uchwały;
- 5) *terenie* - należy przez to rozumieć obszar o tożsamym rodzaju przeznaczenia, wyznaczony na rysunku planu liniami rozgraniczającymi i oznaczony symbolem literowym i liczbowym;
- 6) *drodze rowerowej: (drodze dla rowerów)* - należy przez to rozumieć zgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym – drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów jednośladowych oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 7) *wydzielonej drodze rowerowej (pieszo-rowerowej)* - należy przez to rozumieć jedno- lub dwukierunkową drogę dla ruchu rowerów (rowerów i pieszych) fizycznie oddzieloną od jezdni, stanowiącą część pasa drogowego lub biegnącą niezależnie od niego;

- 8) *pasie rowerowym (pasie dla rowerów, rowerystów)* - należy przez to rozumieć jednokierunkową drogę rowerową w formie podłużnego pasa w jezdni, oznaczonego znakami poziomymi i służącego wyłącznie dla ruchu rowerystów;
- 9) *kontrapasie, pasie rowerowym "pod prąd"* - należy przez to rozumieć jednokierunkową wydzieloną drogę rowerową lub pas rowerowy w jezdni ulicy jednokierunkowej po lewej stronie, przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego;
- 10) *ulicy przyjaznej dla rowerów (ulicy w strefie uspokojonego ruchu)* - należy przez to rozumieć ulicę z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz. lub mniej, oznakowaną odpowiednim znakiem, wyposażoną w rozwiązania techniczne wymuszające ograniczenie prędkości samochodów (progi spowalniające, szykany, małe ronda); w wyjątkowych przypadkach także ulicę z ograniczeniem prędkości do 40 km/godz., o małym natężeniu ruchu;
- 11) *łą czniku rowerowym* - należy przez to rozumieć krótki odcinek wydzielonej drogi rowerowej niedostępny dla samochodów, umożliwiający przejazd rowerem pomiędzy dwoma ulicami;
- 12) *trasie rowerowej* - należy przez to rozumieć czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części gminy i obejmujący wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania, skróty rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerystów. Trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, rozporządzenia MTiGM, może natomiast obejmować odcinki takich dróg;
- 13) *węzle rowerowym* - należy przez to rozumieć przecięcie dwóch lub więcej głównych tras rowerowych lub trasy głównej i tras zbiorczych; zespół skrzyżowań dróg rowerowych, łączników i ulic przyjaznych dla rowerów tworzących te trasy oraz innych rozwiązań umożliwiających skomunikowanie wszystkich elementów przecinających się tras i obszarów przyległych do węzła;
- 14) *stojaku rowerowym* - należy przez to rozumieć urządzenie techniczne trwale przytwierdzone do podłoża, umożliwiające bezpieczne i wygodne oparcie i przymocowanie roweru przy pomocy zapiecia;
- 15) *przechowalni rowerowej* - należy przez to rozumieć pomieszczenie, urządzenie, umożliwiające bezpieczne i wygodne przechowanie roweru na odpowiedzialność właściciela lub operatora przechowalni;
- 16) *śluzie rowerowej* - należy przez to rozumieć oznakowany obszar na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną, z dojazdem pasem rowerowym w jezdni lub przejazdem rowerowym z kierunku poprzecznego, skąd roweryści mogą na zielonym świetle ewakuować się z tarczy skrzyżowania.

Rozdział 2.

Przepisy obowiązujące w całym obszarze objętym planem

§ 5. 1. Ustala się zasady przeznaczenia terenów.

2. Tereny wydzielone liniami rozgraniczającymi mogą być zagospodarowane wyłącznie na cele zgodne z podstawowym przeznaczeniem lub łącznie z przeznaczeniem dopuszczalnym, zgodnie z ustaleniami określonymi w zapisach niniejszej uchwały, w tym w warunkach zagospodarowania dla poszczególnych terenów, zawartymi w rozdziale 4.

3. W ramach terenów wydzielonych liniami rozgraniczającymi, obok zagospodarowania zgodnego z przeznaczeniem podstawowym mogą występować tereny zieleni izolacyjnej, obiekty małej architektury, budowle drogowe, pionowe oznakowanie, sieci i urządzenia infrastruktury technicznej, dopuszcza się możliwość lokalizacji zjazdów zapewniających dostęp do terenów sąsiednich zgodnie z przepisami odrębnymi o ile przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

4. Planowane nowe przeznaczenie terenów:

- 1) nie może naruszać istniejących granic PKP PLK SA, w przypadku jakiegokolwiek korekty granic wymagane jest uzgodnienie z aktualnym administratorem danych terenów kolejowych;
- 2) dla wszelkich obiektów budowlanych wchodzących w zakres inwestycji realizowanych na gruntach będących w sąsiedztwie terenów kolejowych oraz ewentualnie krzyżujących i przebiegających przez nie jak np. obiekty liniowe należy przed ich realizacją na etapie opracowania projektu uzyskać uzgodnienie z PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze;
- 3) przy ewentualnym kolidowaniu z przyszłościowymi inwestycjami istniejących obiektów budowlanych np. liniowych, będących własnością jednostek powatałych w wyniku restrukturyzacji PKP SA, usunięcie tych kolizji nastąpi na warunkach określonych przez właściciela danego obiektu i nie będzie obciążać kosztami jednostek kolejowych.

§ 6. 1. Ustala się zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:

- 1) trasy rowerowe na które składają się wydzielone drogi rowerowe, ścieżki rowerowe, pasy rowerowe, ulice w strefach ograniczonej prędkości, ulice w strefach zamieszkania muszą stanowić czytelny i spójny ciąg rozwiązań technicznych;
- 2) główne drogi rowerowe prowadzić wzdłuż najważniejszych, dobrze oświetlonych i widocznych dróg kołowych;
 - a) w przypadku dróg publicznych klas G w rozumieniu przepisów o drogach publicznych (droga wojewódzka i droga powiatowa) sytuować drogi rowerowe całkowicie oddzielone zarówno od ruchu samochodowego jak i pieszego (np. z wykorzystaniem pasa zieleni, pasów dzielących);
 - b) wszędzie tam gdzie występują ograniczenia terenowe i nie jest możliwa pełna segregacja ruchu rowerowego (od ruchu pieszego), w przypadku dróg publicznych klas G w rozumieniu przepisów o drogach publicznych (droga wojewódzka i droga powiatowa) stosować drogi dla rowerów, częściowo oddzielone, tzn. jedynie od ruchu samochodowego (np. z wykorzystaniem pasa zieleni, pasów dzielących);
 - w przypadku segregacji ruchu z zastosowaniem pasów zieleni stosować - w przypadku dróg klasy G, pas zieleni do szerokości 3,5m.;
 - w przypadku zastosowania pasów zieleni, ze względów bezpieczeństwa, stosować taką roślinność, która nie będzie ograniczać widoczności zarówno rowerzystom jak i kierowcom pojazdów.
2. W przypadku dróg publicznych klas L i D w rozumieniu przepisów o drogach publicznych (gminnych) dopuszcza się:
 - 1) sytuowanie drogi rowerowej w pasie drogowym w sposób fizyczny wyodrębniony od ruchu pieszego i samochodowego;
 - a) w celu fizycznej segregacji ruchu rowerowego i szybkiego samochodowego uniemożliwiającego nielegalny wjazd samochodów na przestrzeń przeznaczoną dla rowerzystów oraz parkowanie samochodów na drodze rowerowej oraz wjazdach i wyjazdach z niej, stosować słupki betonowe i metalowe bariery wyposażone w elementy odblaskowe (zachowując odpowiednią skrajnię drogi rowerowej), albo opaskę rozdzielającą; może być to także pas roślinności o wysokości maksymalnej ok. 0,5 m.;
 - b) w przypadku segregacji ruchu pieszego i rowerowego stosować zróżnicowanie nawierzchni (gładki asfalt dla rowerów, płyty, kostka, bruk itp. dla ruchu pieszego). Poziom drogi rowerowej powinien znajdować się ok. 2-5 cm poniżej chodnika. Ze względów bezpieczeństwa stosować krawężniki ścięte. W razie dużego natężenia ruchu pieszego lub rowerowego stosować słupki lub inne elementy małej architektury (kwietniki itp.). Powinny one być oznakowane elementami odblaskowymi; W obszarach o dużym ruchu pieszym stosować oznakowanie poziome drogi rowerowej nawet co 5.0m. oraz linię przerywaną w osi drogi rowerowej. Układ i geometria chodników oraz dróg rowerowych powinny być czytelne;
 - 2) sytuowanie jednokierunkowej drogi rowerowej w formie podłużnego pasa w jezdni w kierunku zgodnym z ruchem pojazdów; (pas rowerowy); przy czym wydzielenie pasa dla rowerów uzyskiwać przez wizualne wydzielenie przestrzeni dla rowerzystów poprzez zastosowanie:
 - malowanej linii ciągłej – (w razie konieczności również znaku pionowego);
 - separatora o wysokości nie mniejszej niż 5.0 cm.;
 - odmiennego koloru nawierzchni (zalecanego czerwonego);
 - wyspy dzielącej z pionowymi elementami odblaskowymi (słupki), zalecane w punktach krytycznych (łuki, wloty skrzyżowań, początek i zakończenie pasa ruchu dla rowerów w jezdni);
 - 3) sytuowanie jednokierunkowej wydzielonej drogi rowerowej lub pasa rowerowego w jezdni ulicy jednokierunkowej po lewej stronie, przeznaczonej dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego (kontrapas), przy czym wydzielenie kontrpasa dla rowerów uzyskiwać przez wizualne wydzielenie przestrzeni dla rowerzystów poprzez zastosowanie:
 - malowanie linii ciągłej (w razie konieczności również znaku pionowego);
 - separatora o wysokości nie mniejszej niż 5.0 cm.;
 - odmiennego koloru nawierzchni (zalecanego czerwonego);
 - wyspy dzielącej z pionowymi elementami odblaskowymi (słupki), zalecane w punktach krytycznych (łuki, wloty skrzyżowań, początek i zakończenie pasa ruchu dla rowerów w jezdni);

4) sytuowanie jednokierunkowej drogi rowerowej w ulicy przyjaznej dla rowerów (ulica w strefie ospokojonego ruchu): z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz. lub mniej, oznakowana odpowiednim znakiem, wyposażona w rozwiązania techniczne wymuszające ograniczenie prędkości samochodów (progi spowalniające, szykany, małe ronda); w wyjątkowych przypadkach także ulica z ograniczeniem prędkości do 40 km/godz., o małym natężeniu ruchu. Segregacja ruchu samochodowego i rowerowego w tym przypadku jest zbędna.

3. Zasady przy rozwiązywaniu skrzyżowań dróg samochodowych i ścieżek rowerowych:

1) oddzielenie ruchu rowerowego i samochodowego w szczególności:

a) na skrzyżowaniach dróg klas G i wyjątkowo Z (droga wojewódzka i powiatowa);

- skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej, gdy prognozowany jest duży ruch samochodowy;
- na skrzyżowaniach z wlotami z segregacją kierunków ruchu (wydzielone pasy do skrętu), gdzie nie jest możliwe wprowadzenie niezależnej segregacji kierunków ruchu (wydzielonych pasów do skrętu) dla ruchu rowerowego;
- na rondach o więcej niż dwóch pasach ruchu wokół wyspy centralnej;

2) stopień segregacji ruchu samochodowego i rowerowego uzależnić od natężenia ruchu na skrzyżowaniu i od geometrii skrzyżowania:

a) na drogach najniższych klas (D, L i wyjątkowo Z) oraz w strefach zamieszkania i na ulicach o prędkości ograniczonej do 30km/h. gdzie ruch rowerowy może odbywać się wspólnie z ruchem samochodowym, rowerzyści korzystają z pasów ruchu samochodowego. Wloty na skrzyżowanie stosować odpowiednio wąskie, a promienie skrętów na tyle małe, aby samochodom wjeżdżającym na skrzyżowanie uniemożliwić rozwijanie wysokich prędkości;

b) na skrzyżowaniach dróg niższych klas, gdzie można oczekiwać sporadycznych problemów z przeplataniem się ruchu rowerowego i samochodowego, segregację ruchu zapewnić poprzez stosowanie śluzy dla rowerzystów i krótkiego pasa usytuowanego przy prawej krawędzi jezdni, zapewniającego wprowadzenie ruchu rowerowego w tę śluzę. Pas i śluza rowerowa powinny być wyznaczone z zastosowaniem oznakowania poziomego i ewentualnie zmiany koloru nawierzchni;

c) na skrzyżowaniach dróg, gdzie można oczekiwać przeplatania się ruchu rowerowego i samochodowego. segregacja ruchu zapewnić poprzez zastosowanie wydzielonych pasów do skrętu w lewo dla ruchu rowerowego również z możliwością jednoczesnego wprowadzenia śluzy dla ruchu rowerowego. Pas i śluza rowerowa powinny być wyznaczone z zastosowaniem oznakowania poziomego i ewentualnie zmiany koloru nawierzchni;

d) na szczególnym skrzyżowaniu drogi rowerowej z ulicą (droga rowerowa jest przenoszona na przeciwległą stronę ulicy poza skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną) stosować małe ronda;

e) na skrzyżowaniach dróg, gdzie funkcja drogi samochodowej wymaga pierwszeństwa przejazdu, budować skrzyżowania dwupoziomowe (tunele lub kładki dla rowerzystów).

4. Przejazdy rowerowe przez torowiska kolejowe w zależności od natężenia ruchu pociągów stosować:

1) w jednym poziomem: wyznaczone pod kątem 60° w stosunku do torów kolejowych (na kolejach normalnotorowych), przy czym na przejeździe szerokość ścieżek rowerowych stosować o takiej szerokości jak na dojeździe do przejazdu. W obrębie przejazdu ścieżki rowerowe lokalizować w poziomie nawierzchni jezdni.;

2) w dwóch poziomach, z tym że ścieżki rowerowe prowadzić w tunelu lub na kładce.

5. Na skrzyżowaniach wydzielonych dróg rowerowych ze sobą minimalizować ryzyko kolizji, zachowując płynność ruchu. Przy jednej drodze rowerowej prowadzącej ruch o dużym natężeniu i prędkości, gdy możliwości terenowe na to pozwalają, poszerzać i rozdzielać skrzyżowania typu „X” na dwa skrzyżowania typu „Y” lub „T” przy łukach o promieniu co najmniej 4,0 m. oraz stosować ich dobre oświetlenie.

6. Na każdym bez wyjątku skrzyżowaniu ścieżki rowerowej z chodnikiem dla pieszych, ścieżkę rowerową odseparować od chodnika ciągu pieszego, (przy zachowaniu żelaznej reguły – ścieżka na zewnątrz chodnika) za pomocą wystającego lekko krawężnika lub za pomocą asfaltu dla ścieżki rowerowej i płyt chodnikowych dla chodnika, zagłębiając ścieżkę rowerową o 3-5 cm poniżej chodnika i oddzielenie jej od chodnika ściętym (max. 40 stopni) krawężnikiem oraz ewentualnie słupkami, odsuniętymi o 0,5 m od krawędzi drogi rowerowej. Warto stosować asfalt barwiony (czerwony) i stosować oznakowanie poziome nawet co 3.0-5.0 m.

7. Zaleca stosowanie się na ścieżkach rowerowych:

1) nawierzchni asfaltowej lub innej o parametrach podobnych do asfaltu (nawierzchnia żywiczna);

2) dopuszcza się inną w uzasadnionych przypadkach:

- a) w obszarach o szczególnych walorach estetycznych;
- b) w przypadku gdy technologia nawierzchni bitumicznej może uszkodzić infrastrukturę podziemną, lub gdy zachodzi obawa, że nowa nawierzchnia drogi rowerowej będzie często uszkodzana z powodu wykonywania podłączeń do infrastruktury podziemnej – w takim przypadku dopuszcza się zastosowanie kostki betonowej bezfazowej;
- c) na konstrukcjach mostowych;
- d) na terenie lasów można stosować nawierzchnie gruntowe;

3) kolor nawierzchni dróg rowerowych to naturalny kolor asfaltu i betonu lub kolor czerwony.

8. Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej:

- 1) nie powinno przekraczać 5%;
- 2) w wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochYLENIA ścieżki, lecz nie większe niż 15%.

9. Drogi rowerowe powinny rozpoczynać się i kończyć się w miejscach umożliwiających płynny wjazd rowerzysty z jezdni na drogę rowerową lub zjazd z drogi rowerowej na jezdnię. Drogi rowerowe powinny także zapewnić dojazd do parkingu rowerowego i stojaków rowerowych.

10. Dla łuków ścieżek rowerowych stosować długości promieni poziomych nie mniejsze niż 20 m, a tylko wyjątkowo ich długość kształtować w zakresie od 10.0 do 20.0 m.

11. Miejsca kluczowe (wjazdy, zjazdy z drogi rowerowej, skrzyżowania itp.) oświetlać światłem polichromatycznym. Słupki i inne elementy drogi rowerowej wyposażać w elementy odbłaskowe, ułatwiające orientację nawet przy bardzo słabym świetle.

12. Ścieżki rowerowe oznakować za pomocą znaków poziomych i pionowych wynikających z Prawa o Ruchu drogowym (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. Nr 98, poz. 602)oraz rozporządzenia MTiGM i MSWiA z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

§ 7. 1. Ustala się zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego.

2. Zakazuje się realizacji działalności zaliczanej do przedsięwzięć mogących zawsze i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w przepisach ochrony środowiska z wyłączeniem realizacji dróg rowerowych oraz sieci i urządzeń infrastruktury technicznej.

3. Wpływ realizowanego systemu ścieżek rowerowych oraz budowy trzech odcinków kanalizacji sanitarnej: pomiędzy miejscowością Kosieczyn a Kręckiem, pomiędzy Dąbrówką Wlkp. a Rogozińcem i pomiędzy Dąbrówką Wlkp. a Zbąszynkiem i dwóch odcinków magistrali wodociągowej: pomiędzy i miejscowością Kosieczyn a Kręckiem i Dąbrówką Wlkp. a Zbąszynkiem na poszczególne elementy środowiska należy rozpatrywać w kontekście okresu budowy i eksploatacji ścieżek:

- 1) etap budowy ścieżek rowerowych, sieci i urządzeń infrastruktury technicznej a także organizacji placu budowy, w tym miejsc składowania materiałów, a także okresowych wykopów pod budowę sieci technicznych, wiąże się z zajęciem terenu, wycinką drzew i krzewów, hałasem i niepokojem związanym z pracami budowlanymi, wpływem na wody powierzchniowe i podziemne i z przypadkowym zabijaniem zwierząt. Aby zniwelować te oddziaływanie należy:
 - a) właściwie zaprojektować trasy oszczędzające płaty cennych siedlisk i gatunków a przede wszystkim odpowiednio zaplanować prace budowlane (wykopy i nasypy, które powstaną podczas wykonywania inwestycji i będą oddziaływać w sposób negatywny ale chwilowy, stanowiąc bariery w naturalnym przemieszczaniu się zwierząt jak również mogą być przyczyna wzrostu śmiertelności wśród fauny);
 - b) po wycięcia zarośli i drzew, których nie da się całkowicie uniknąć, należy dopasować termin realizacji do fazy rozwoju fenologicznego roślin oraz okresu lęgowego. Ze względu na występowanie jednak negatywnego wpływu na zieleni i krajobraz podczas realizacji inwestycji należy po jej wykonaniu dokonać kompleksowej pielęgnacji uszkodzonej zieleni oraz uzupełnić ewentualnie zniszczone drzewa i krzewy, przy zachowaniu zasady, że w ramach zagospodarowania zieleni wprowadzamy wyłącznie gatunki rodzimego pochodzenia;
 - c) wpływ na wody powierzchniowe i podziemne (ma charakter czasowy i nie powoduje istotnego i trwałego pogorszenia jakości wody rozumianej zgodnie z obowiązującymi przepisami, ale może wywrzeć znaczący wpływ na populacje niektórych gatunków ryb oraz na roślinność) rozwiązać przy pomocy środków technicznych;

- d) przez właściwą przestrzenną i czasową organizację prac, można uniknąć lub przynajmniej złagodzić aby na placu budowy i drogach dojazdowych do budowy nie dochodziło do zwiększonej śmiertelności zwierząt, związanej z ich przypadkowym zabijaniem przez sprzęt budowlany, dotyczy to zwłaszcza płazów (wpływ jest proporcjonalny do natężenia i długotrwałości prac budowlanych);
- e) powstające w trakcie prac budowlanych odpady gromadzić w szczelnych zbiornikach i wywozić poza obszar ścieżek;

2) etap eksploatacji trasy rowerowej wiąże się:

- a) z efektem barierowym dla zwierząt, powodującym fragmentację i izolację populacji oraz uniemożliwiającym lub utrudniającym migracje zwierząt ale w przypadku tras rowerowych biegnących wzdłuż już istniejących dróg (wojewódzkiej i gminnych) nie będzie powodować powstawania większych zagrożeń. Wobec tego, problem jako taki w tym wypadku nie będzie występował;
- b) powstawaniu zanieczyszczeń, przede wszystkim odpadów komunalnych aby przeciwdziałać temu należy trasy wyposażać w odpowiednią infrastrukturę w tym w odpowiednią ilość pojemników na śmieci i usuwać odpady zgodnie z regulacjami obowiązującymi w gminie;
- c) zdjęciem wierzchniej warstwy ziemi organicznej, którą należy odpowiednio zdeponować oraz ponownie wykorzystać przy robotach ziemnych związanych z realizacją inwestycji.

§ 8. 1. Ustala się zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej.

2. Na obszarze objętym planem nie występują chronione walory środowiska kulturowego w postaci obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub objętych ewidencją wojewódzkiego konserwatora zabytków. Nie znajdują się również punktowe oraz powierzchniowe stanowiska archeologiczne. Natomiast za to w ewidencji zabytków znajdują się następujące tereny;

- 1) w miejscowości Zbąszynek- układ urbanistyczny;
- 2) w miejscowościach Chlastawa, Dąbrówka Wlkp., Kosieczyn, i Rogoziniec układ ruralistyczny - historyczny układ wsi;

3. Osoby prowadzące roboty budowlane i ziemne na obszarze objętym planem, w przypadku ujawnienia w trakcie prac przedmiotu, które posiada cechy zabytku, zobowiązuje się do:

- 1) wstrzymania wszelkich prac mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- 2) zabezpieczenia przy użyciu dostępnych środków tego przedmiotu i miejsca jego odkrycia;
- 3) niezwłocznego zawiadomienia o powyższym wojewódzkiego konserwatora zabytków lub Burmistrza Zbąszynka, który jest obowiązany niezwłocznie, nie dłużej niż w terminie 3 dni przekazać wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków przyjęte zawiadomienie.

4. Na terenach objętych ewidencją zabytków w miejscowościach Zbąszynek, Chlastawa, Dąbrówka Wlkp., Kosieczyn, Rogoziniec, wszelkie inwestycje wymagają uzgodnień zgodnie z przepisami odrębnymi.

§ 9. 1. Ustala się zasady wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:

- 1) na obszarze pasów zieleni dopuszcza się umieszczanie obiektów:
 - a) małej architektury takich jak ławki, kosze na śmieci itp.
 - b) nośników reklamowych pod warunkiem, że nie będą przesłaniały widoków na panoramy historycznych zespołów osadniczych i obiektów objętych ewidencją zabytków oraz nie kolidowały z funkcją komunikacyjną;
- 2) zakazuje się lokalizacji obiektów o charakterze tymczasowym, nie związanych z realizacją ustaleń planu;
- 3) nakazuje się wykonanie prawidłowego pionowego i poziomego oznakowanie całej trasy rowerowej, zwłaszcza w miejscach kolizji z istniejącymi drogami jako podstawowy element bezpieczeństwa;
- 4) ustala się dla ścieżki rowerowej kolor szary, natomiast na odcinkach na których równoległe do ścieżki rowerowej projektowany jest chodnik w celu wyodrębnienia, ścieżkę wykonać w kolorze czerwonym.

2. Przy realizacji nowego zainwestowania należy stosować rozwiązania przyjazne dla osób niepełnosprawnych.

§ 10. 1. Ustala się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji.

2. Podstawowy układ komunikacji drogowej, obsługujący teren stanowią:

- 1) droga wojewódzka nr 302 - od granicy gminy Zbąszyń poprzez wsie: Chlastawę, Kosieczyn, Kręcko do granicy gminy Babimost;
- 2) północna obwodnica Zbąszynka;
- 3) droga powiatowa nr 1213F- od granicy gminy Zbąszyń do wsi Dąbrówki Wlkp., od wsi Dąbrówka Wlkp. do wsi Rogoziniec i od wsi Rogoziniec do granicy z gminą Trzciel;
- 4) droga powiatowa nr 1215F- od Dąbrówki Wielkopolskiej (od przejazdu kolejowego) do Zbąszynka wzdłuż ul. Wojska Polskiego;
- 5) Uzupełnienie układu komunikacji stanowią drogi gminne w ramach wsi Chlastawa, Kosieczyn, Dąbrówka Wlkp. i Rogoziniec.

3. W granicach pasów drogowych dopuszcza się realizację:

- 1) wszelkich elementów związanych bezpośrednio z komunikacją drogową, rowerową i pieszą, a w szczególności: ogólnodostępnych miejsc postojowych, zatok autobusowych, chodników, ścieżek rowerowych;
- 2) elementów małej architektury;
- 3) reklam wielkogabarytowych;
- 4) zieleni.

§ 11. 1. Ustala się zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej.

2. Ustala się ogólne zasady uzbrojenia terenów:

- 1) trasy projektowanych sieci infrastruktury technicznej należy, w miarę możliwości, prowadzić wzdłuż lub pod drogami rowerowych, z uwzględnieniem umieszczenia w przekroju poprzecznym drogi projektowanych docelowo sieci wodociągowych i kanalizacyjnych;
- 2) wzdłuż istniejących i projektowanych przebiegów sieci należy zachować pasy robocze o szerokości uzależnionej od ich typu i średnicy, ustalone indywidualnie przez właściwego dysponenta sieci, na których nie należy nasadzać drzew, lokalizować elementów małej architektury;

3. W zakresie zaopatrzenia w wodę ustala się realizację magistrali wodociągowej:

- a) odcinka pomiędzy miejscowościami Kosieczyn i Kręcko, wzdłuż lub pod ścieżką rowerową oznaczoną na rysunku planu symbolem 1KDR;
- b) fragmentu odcinka na południe od miejscowości Dąbrówka Wlkp. do Zbąszynka wzdłuż lub pod ścieżką rowerową oznaczoną na rysunku planu 4KDR.

4. W zakresie odprowadzenia ścieków bytowych komunalnych i przemysłowych oraz wód opadowych i roztopowych, zwanych dalej ściekami ustala się realizację rurociągu kanalizacji sanitarnej:

- a) tłoczego na odcinku Kosieczyn - Kręcko wzdłuż ścieżki rowerowej oznaczonej na rysunku planu symbolem 1KDR;
- b) tłoczego na odcinku Dąbrówka Wielkopolska - Rogoziniec wzdłuż ścieżki rowerowej oznaczonej na rysunku planu symbolem 3KDR;
- c) grawitacyjno - tłoczego fragmentu odcinka na południe od miejscowości Dąbrówka Wlkp. do Zbąszynka wzdłuż ścieżki rowerowej oznaczonej na rysunku planu symbolem 4KDR.

§ 12. Ustala się stawkę procentową, służącą naliczeniu opłaty, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, wynikającą ze wzrostu wartości nieruchomości, w wysokości 1% dla wszystkich nieruchomości w granicach określonych w § 1 ust. 3 pkt1.

Rozdział 3.

Przepisy dotyczące wydzielonych stref, określające szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu.

§ 13. 1. Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Dolina Leniwej Obry” kod PLH080001.

2. Dolina stanowiąca mozaikę różnorodnych siedlisk – łąk, obszarów podmokłych, lasów łęgowych oraz innych drzewostanów liściastych, na których znaleźć można takie osobliwości jak storczyk kukawka czy storczyk krwisty, goździk pyszny, pełnik europejski czy mieczyk dachówkowaty i jedyne w Polsce stanowisko kaldezi dziewięciornikowatej, jest ważną w skali kraju ostoją ptaków, a w ramach sieci Natura 2000 stanowi specjalny obszar ochrony siedlisk, dla którego obowiązują zakazy, nakazy, dopuszczenia i ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych.

3. Realizacja inwestycji w odniesieniu do obszaru Natura 2000 „Dolina Leniwej Obry” z uwagi na lokalizację wzdłuż istniejącej drogi wojewódzkiej w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie może:

- dokonać fragmentacji siedlisk chronionych oraz nie może zmienić ich powierzchni;
- wpłynąć na kluczowe procesy i związki kształtujące strukturę obszaru;
- spowodować przebudowy zespołów i zgrupowań gatunków;
- zakłócić relacji ekosystemowych;
- zintensyfikować zagrożenia dla utrzymania właściwego stanu ochrony gatunków i ich siedlisk;
- spowodować zagrożenia dla utrzymania właściwego stanu ochrony gatunków i ich siedlisk;
- spowodować nową i trwałą barierę migracji;
- wpływać na zmniejszenie się populacji któregośkolwiek z gatunków lub siedlisk tu chronionych w takiej skali i trwałości, że zagrazi to osiągnięciu lub utrzymaniu właściwego ich stanu ochrony.

§ 14. 1. Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 144 „Wielkopolska Dolina Kopalna”.

2. Trasa projektowanych dróg rowerowych /wraz z infrastrukturą techniczną/ leży w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 144 „Wielkopolska Dolina Kopalna” jako obszar wysokiej ochrony (OWO), dla którego obowiązują zakazy, nakazy, dopuszczenia i ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych.

§ 15. 1. Rezerwat przyrody „Kręcki Łęg”.

2. Trasa rowerowa przebiegając na odcinku ok. 1.0 km wzdłuż południowej granicy rezerwatu przyrody „Kręcki Łęg”, położonego w dolinie Leniwej Obry, chroniącego dobrze zachowany fragment łągi olszowo-jesionowej ze stanowiskami wawrzynka wilczelyko, śnieżyczki przebiśnieg, listery jajowatej. I gniazdującymi m.in. żurawiami, orlikami krzykliwymi i dzięciołami czarnymi nie narusza granic rezerwatu.

Rozdział 4.

Warunki zagospodarowania dla poszczególnych terenów

§ 16. 1. Wyznacza się drogę rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 302 (w liniach rozgraniczenia drogi po jej południowej stronie) - od granicy gminy Zbąszyń poprzez wsie: Chlastawę, Kosieczyn do wsi Kręcko – oznaczoną na rysunku planu 1KDR.

2. Ustala się przeznaczenie terenu:

- 1) przeznaczenie podstawowe: pod tereny drogi rowerowej;
- 2) przeznaczenie dopuszczalne: pod sieci uzbrojenia technicznego.

3. Zasady zagospodarowania terenu, parametry i wskaźniki:

- 1) ustala się następujący przebieg dwukierunkowej ścieżki rowerowej o szerokości 2.0 m.:
 - a) odcinek drogi rowerowej od granicy województwa do terenów upraw polowych położonych w obrębie wsi Chlastawa prowadzić duktem leśnym, w liniach rozgraniczenia drogi;
 - b) odcinek drogi rowerowej od granicy lasu do terenów zabudowanych wsi Chlastawa prowadzić wzdłuż rowu (1-2.0 m. od granic rowu), w liniach rozgraniczenia drogi;
 - c) odcinek drogi rowerowej przez wieś Chlastawa prowadzić w układzie komunikacyjnym wsi (między jezdnią a chodnikiem) w liniach rozgraniczenia drogi;
 - d) odcinek drogi rowerowej między terenami zabudowanymi wsi Chlastawa a terenami zabudowanymi wsi Kosieczyn prowadzić początkowo wzdłuż rowu a przed samą wsią wzdłuż jezdni, w liniach rozgraniczenia drogi;

- e) na terenach zabudowanych wsi Kosieczyn prowadzić drogę rowerową w istniejącym ciągu pieszo -jezdnym potem wydzielić oznakowaniem pionowym i poziomym w jezdni ulicy Małej, następnie przechodząc na drugą stronę ulicy Głównej prowadzić wzdłuż chodnika, w liniach rozgraniczenia drogi;
 - f) odcinek drogi za ostatnimi zabudowaniami wsi Kosieczyn po przejściu ścieżki na południową stronę drogi prowadzić za istniejącą skarpa, potem wzdłuż rowu a przed wiaduktem kolejowym u podnóża skarpy, w liniach rozgraniczenia drogi;
 - g) za wiaduktem drogę rowerową prowadzić wzdłuż rowu (2-3 m od granic rowu), w liniach rozgraniczenia drogi;
- 2) dopuszcza się:
- a) wzdłuż lub pod ścieżką rowerową na odcinku od wsi Kosieczyn do wsi Kręcko lokalizację rurociągu tłocznego;
 - b) wzdłuż lub pod ścieżką rowerowej na odcinku od wsi Kosieczyn do wsi Kręcko lokalizację magistrali wodociągowej;
 - c) na całej trasie drogi rowerowej możliwość lokalizacji zjazdów zapewniających dostęp do terenów sąsiednich zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 3) nakazuje się:
- a) odwodnienie ścieżki realizować powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni na przyległy teren oraz zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych;
 - b) pochylenie poprzeczne ścieżki stosować 2%;
 - c) wycinkę drzew ograniczyć do minimum, wynikające z racjonalnego zagospodarowania terenu;
 - d) wykonać prawidłowe pionowe i poziome oznakowanie całej trasy rowerowej, zwłaszcza w miejscach kolizji z istniejącymi drogami.
4. Powiązania z istniejącym systemem komunikacji oraz skrzyżowania z drogami publicznymi rozwiązać w projekcie technicznym.
5. Przejście przez tereny wód powierzchniowych śródlądowych rozwiązać w projekcie technicznym.
6. Przejście przez tunel rozwiązać w projekcie technicznym.
- § 17. 1.** Wyznacza się drogę rowerową wzdłuż północnej obwodnicy Zbąszynka – oznaczoną na rysunku planu symbolem 2KDR.
2. Ustala się przeznaczenie terenu:
- 1) przeznaczenie podstawowe: pod teren drogi rowerowej;
 - 2) przeznaczenie dopuszczalne: pod sieci uzbrojenia technicznego.
3. Zasady zagospodarowania terenu, parametry i wskaźniki:
- 1) ustala się następujący przebieg dwukierunkowej ścieżki rowerowej o szerokości 2.0 m.:
 - a) odcinek drogi rowerowej od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Czarna Droga prowadzić między jezdnią a chodnikiem od północnej strony Północnej Obwodnicy miasta Zbąszynek;
 - b) odcinek drogi rowerowej od skrzyżowania z ul. Czarna Droga do skrzyżowania z ul. PCK prowadzić między jezdnią a chodnikiem od północnej strony Północnej Obwodnicy miasta Zbąszynek;
 - c) odcinek drogi rowerowej od skrzyżowania z ul. PCK do skrzyżowania z ul. Koszarowej prowadzić między jezdnią a chodnikiem od północnej strony Północnej Obwodnicy miasta Zbąszynek poprzez tunel pod torem kolejowym;
 - d) odcinek drogi rowerowej między skrzyżowaniem z ul. Koszarową a skrzyżowaniem z drogą wojewódzką 302 prowadzić między jezdnią a chodnikiem od północno – wschodniej strony Północnej Obwodnicy miasta Zbąszynek poprzez tunele pod torami kolejowymi;
- 2) dopuszcza się:
- a) wzdłuż lub pod ścieżką rowerową lokalizację infrastruktury technicznej;
 - b) na całej trasie drogi rowerowej zapewnić możliwość lokalizacji zjazdów zapewniających dostęp do terenów sąsiednich zgodnie z przepisami odrębnymi;

3) nakazuje się:

- a) odwodnienie ścieżki realizować powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni na przyległy teren oraz zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych;
- b) pochylenie poprzeczne ścieżki stosować 2%;
- c) wycinkę drzew ograniczyć do minimum, wynikające z racjonalnego zagospodarowania terenu;
- d) wykonać prawidłowe pionowe i poziome oznakowanie całej trasy rowerowej, zwłaszcza w miejscach kolizji z istniejącymi drogami.

4. Powiązania z istniejącym systemem komunikacji oraz skrzyżowania z drogami publicznymi rozwiązać w projekcie technicznym.

5. Przejście przez tereny wód powierzchniowych śródlądowych należy rozwiązać w projekcie technicznym.

6. Przejście przez tunel rozwiązać w projekcie technicznym.

§ 18. 1. Wyznacza się drogę rowerową wzdłuż drogi powiatowej nr 1213F - od granicy gminy Zbąszyń do wsi Dąbrówka Wlkp., od wsi Dąbrówka Wlkp. do wsi Rogoziniec i od wsi Rogoziniec do granicy z gminą Trzciel – oznaczoną na rysunku planu symbolem 3KDR.

2. Ustala się przeznaczenie terenu:

- 1) przeznaczenie podstawowe: pod tereny drogi rowerowej;
- 2) przeznaczenie dopuszczalne: pod sieci uzbrojenia technicznego.

3. Zasady zagospodarowania terenu, parametry i wskaźniki:

1) ustala się następujący przebieg dwukierunkowej drogi pieszo – rowerowej i ścieżki rowerowej o szerokości od 2.0 m.- do 3,5 m. od miejscowości Dąbrówka Wlkp. do granicy gminy Zbąszyń:

- a) odcinek drogi pieszo- rowerowej od końca miejscowości Dąbrówka Wlkp. do cmentarza prowadzić po północnej stronie drogi powiatowej 1213F (poza pasem drogowym) oddzielając ją pasem zieleni od jezdni;
- b) odcinek ścieżki rowerowej od cmentarza do granicy gminy Zbąszyń prowadzić poza pasem drogowym od południowej strony drogi gminnej 1213F oddzielając go od jezdni pasem zieleni o szerokości do 3,5 m.;
- c) odcinek ścieżki rowerowej przez wieś Dąbrówka Wlkp. prowadzić w układzie komunikacyjnym wsi (między jezdnią a chodnikiem, w liniach rozgraniczenia drogi), różnicując kolorem (czerwonym) i oznakowaniem poziomym i pionowym;

2) ustala się następujący przebieg dwukierunkowej częściowo drogi pieszo – rowerowej i częściowo ścieżki rowerowej o szerokości od 2.0 m.- do 3,5 m. od miejscowości Dąbrówki Wlkp. do granicy gminy Trzciel:

- a) odcinek drogi pieszo –rowerowej od końca miejscowości Rogoziniec do cmentarza prowadzić poza pasem drogowym po stronie wschodniej drogi powiatowej 1213F oddzielając ją od jezdni pasem zieleni o szerokości do 3,5 m.;
- b) odcinek ścieżki rowerowej od końca miejscowości Rogoziniec do początku miejscowości Dąbrówka Wielkopolska prowadzić poza pasem drogowym od północno wschodniej strony drogi powiatowej 1213F oddzielając ją od jezdni pasem zieleni o szerokości do 3.5 m.;
- c) odcinek ścieżki rowerowej przez wieś Rogoziniec prowadzić w układzie komunikacyjnym wsi (między jezdnią a chodnikiem, w liniach rozgraniczenia drogi), różnicując kolorem (czerwonym) i oznakowaniem poziomym i pionowym;

3) dopuszcza się:

- a) pod ścieżką rowerową na odcinku od wsi Rogoziniec do wsi Dąbrówka Wlkp. lokalizację rurociągu tłoczego;
- b) na całej trasie drogi rowerowej zapewnić możliwość lokalizacji zjazdów zapewniających dostęp do terenów sąsiednich zgodnie z przepisami odrębnymi;

4) nakazuje się:

- a) odwodnienie ścieżki realizować powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni na przyległy teren oraz zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych;

- b) pochylenie poprzeczne ścieżki stosować 2%;
 - c) wycinkę drzew ograniczyć do minimum, wynikające z racjonalnego zagospodarowania terenu;
 - d) wykonać prawidłowe pionowe i poziome oznakowanie całej trasy rowerowej , zwłaszcza w miejscach kolizji z istniejącymi drogami;
- 5) Powiązania z istniejącym systemem komunikacji oraz skrzyżowania z drogami publicznymi rozwiązać w projekcie technicznym;
- 6) Przejście przez tereny wód powierzchniowych śródlądowych rozwiązać w projekcie technicznym.

§ 19. 1. Wyznacza się drogę rowerową wzdłuż drogi powiatowej nr 1215F– od Dąbrówki Wielkopolskiej (od przejazdu kolejowego) do Zbąszynka wzdłuż ul. Wojska Polskiego oznaczoną na rysunku planu symbolem 4KDR;

2. Ustala się przeznaczenie terenu:

- 1) przeznaczenie podstawowe: pod teren drogi rowerowej;
- 2) przeznaczenie dopuszczalne: pod sieci uzbrojenia technicznego.

3. Zasady zagospodarowania terenu, parametry i wskaźniki:

- 1) ustala się następujący przebieg dwukierunkowej ścieżki rowerowej o szerokości od 2.0 m. od miejscowości Dąbrówka Wlkp. wzdłuż ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Poznańską;

a) odcinek ścieżki rowerowej od końca miejscowości Dąbrówka Wlkp. (od przejazdu kolejowego) do wiaduktu kolejowego prowadzić poza pasem drogowym po wschodniej stronie drogi powiatowej 1215F oddzielając ją od jezdni pasem zieleni o szerokości do 3.5 m.;

b) odcinek ścieżki rowerowej od wiaduktu kolejowego do skrzyżowania z Północną Obwodnicą miasta Zbąszynka prowadzić poza pasem drogowym po wschodniej stronie drogi powiatowej 1215F oddzielając ją od jezdni pasem zieleni o szerokości do 3.5 m.;

c) odcinek ścieżki rowerowej od skrzyżowania z Północną Obwodnicą miasta Zbąszynka do skrzyżowania z ul. Poznańską prowadzić poza pasem drogowym po wschodniej stronie drogi powiatowej 1215F oddzielając ją od jezdnii pasem zieleni o szerokości do 3.5 m.;

2) dopuszcza się:

a) pod ścieżką rowerową na odcinku od końca miejscowości Dąbrówka Wlkp. do wiaduktu kolejowego lokalizację rurociągu grawitacyjno – tłoczego;

b) wzdłuż lub pod ścieżką rowerową na odcinku od końca miejscowości Dąbrówka Wlkp. do wiaduktu kolejowego lokalizację magistrali wodociągowej;

c) na całej trasie drogi rowerowej zapewnić możliwość lokalizacji zjazdów zapewniających dostęp do terenów sąsiednich zgodnie z przepisami odrębnymi;

3) nakazuje się:

a) odwodnienie ścieżki realizować powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni na przyległy teren oraz zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych;

b) pochylenie poprzeczne ścieżki stosować 2%;

c) wycinkę drzew ograniczyć do minimum, wynikające z racjonalnego zagospodarowania terenu;

d) wykonać prawidłowe pionowe i poziome oznakowanie całej trasy rowerowej, zwłaszcza w miejscach kolizji z istniejącymi drogami.

4. Powiązania z istniejącym systemem komunikacji oraz skrzyżowania z drogami publicznymi rozwiązać w projekcie technicznym.

5. Przejście przez teren wód powierzchniowych śródlądowych rozwiązać w projekcie technicznym.

6. przejście nad lub pod torami (przez tunel lub kładkę) rozwiązać w projekcie technicznym.

Rozdział 5. Przepisy końcowe

§ 20. Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Zbąszynka.

§ 21. Uchwała wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego i podlega publikacji na stronie internetowej Miasta Zbąszynka.

Przewodniczący Rady

Jan Mazur

Uzasadnienie

Rada Miejska w Zbąszynku podjęła uchwałę Nr XLI/69/2009 z dnia 22 grudnia 2009 r. w sprawie przystąpienia do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod budowę ścieżek rowerowych na terenie gminy Zbąszynek w obrębie miejscowości Zbąszynek, Chlastawa, Kosieczyn, Kręcko, Dąbrówka Wlkp. , Rogoziniec. Zgodnie z art.15 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym przystąpiono do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod lokalizację ścieżek rowerowych i umieszczenia w pasie tych ścieżek podziemnej infrastruktury technicznej (sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, linii kablowych telefonicznych i energetycznych). Przebieg tras ścieżek rowerowych na obszarze gminy Zbąszynek jest spójny z programem rozwoju tras rowerowych na terenach województwa lubuskiego w ramach Euroregionu „Sprewa – Nysa – Bóbr”. Ścieżki zostały zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych (drogi wojewódzkiej Nr 302 oraz dróg powiatowych i gminnych). Zaprojektowane ścieżki rowerowe zostały zsynchronizowane z projektowanymi ścieżkami rowerowymi na terenie gmin: Babimost, Trzciel i Zbąszyń. Przeprowadzone w ekofizjografii i prognozie oddziaływania na środowisko, rozpoznanie uwarunkowań w zakresie stanu i możliwości środowiska, wymogów jego ochrony, ewentualnych ograniczeń w sposobie użytkowania terenów, pozwala na stwierdzenie, że przedłożony do uchwalenia projekt miejscowego planu dokumentuje możliwość takiego użytkowania terenu bez szkody dla środowiska i jakości życia mieszkańców. W przypadku lokalizacji urządzeń konieczne jest zachowanie warunków, aby nie zostały przekroczone jakości środowiska poza terenem, do którego właściciel ma tytuł prawny. Procedurę sporządzenia projektu miejscowego planu przeprowadzono zgodnie z wymogami określonymi w art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717 ze zm.). Projekt miejscowego planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko uzyskał prawem wymagane pozytywne uzgodnienia i opinie, które zostały włączone do części opisowej niniejszego planu. Projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 26 kwietnia 2011r. do 17 maja 2011r. Dyskusję publiczną nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie miejscowego planu zorganizowano w dniu 17 maja 2011r. W dyskusji publicznej poza przedstawicielem urzędu miasta i projektantami nie wziął udziału nikt z zainteresowanych. W terminie przewidzianym ustawowo (w ciągu 14 dni od końca terminu wyłożenia planu do publicznego wglądu) na zgłaszanie uwag przez osoby fizyczne i prawne oraz jednostki organizacyjne nie posiadające osobowości prawnej, nie zgłoszono uwag na piśmie (zgodnie z „wykazem uwag wniesionych do wyłożonego, do publicznego wglądu projektu planu”). Ustalenia projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie naruszają wymogów określonych w art. 15 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz nie naruszają ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Zbąszynek przyjętego uchwałą Nr VII/77/2000r. z dnia 11 maja 2000r. wraz ze zmianami. W tej sytuacji przekazuję projekt uchwały w celu jego rozpatrzenia i uchwalenia.

¹⁾Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002r. Nr 23 poz. 220, Nr 62 poz. 558, Nr 113 poz. 984, Nr 153 poz. 1271, Nr 214 poz. 1806, Dz. U. z 2003r. Nr 80 poz. 717, Nr 162 poz. 1568, Dz. U. z 2004r. Nr 102 poz. 1055, Nr 116 poz. 1203, Dz. U. z 2005r. Nr 172 poz. 1441, Nr 175 poz. 1457, Dz. U. z 2006r. Nr 17 poz. 128, Nr 181 poz. 1337, Dz. U. z 2007r. Nr 48 poz. 327, Nr 138 poz. 974, Nr 173 poz. 1218, Dz. U. 2008r. Nr 180, poz. 1111, Nr 223, poz. 1458, Dz. U. z 2009r. Nr 52, poz. 420, Nr 157 poz. 1241, Dz. U z 2010r. Nr 28 poz. 142 i 146, Nr 40 poz. 230, Nr 106 poz. 675, Dz. U. z 2011r. Nr 117 poz. 679, Nr 134 poz. 777, Nr 21 poz. 113.

²⁾Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004r. Nr 6 poz. 41, Nr 141 poz. 1492, Dz. U. z 2005r. Nr 113 poz. 954, Nr 130 poz. 1087, Dz. U. z 2006r. Nr 45 poz. 319, Nr 225 poz. 1635, Dz. U. z 2007r. Nr 127 poz. 880, Dz. U. z 2008r. Nr 199 poz. 1227, Nr 201 poz. 1237, Nr 220 poz. 1413, Dz. U. z 2010r. Nr 24 poz.124, Nr 75 poz. 474, Nr 106 poz. 675, Nr 119 poz. 804, Nr 130 poz. 871, Nr 149 poz. 996, Nr 155 poz. 1043, Dz. U. z 2011r. Nr 32 poz. 159, Nr 153 poz. 901.

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XI/46/2011
Rady Miejskiej w Zbąszynku
z dnia 29 września 2011 r.
Zalacznik1.pdf

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XI/46/2011 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 29 września 2011 r.

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XI/46/2011
Rady Miejskiej w Zbąszynku
z dnia 29 września 2011 r.
Zalacznik2.pdf

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XI/46/2011 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 29 września 2011 r.

Załącznik Nr 3 do Uchwały Nr XI/46/2011
Rady Miejskiej w Zbąszynku
z dnia 29 września 2011 r.
Zalacznik3.pdf

Załącznik Nr 3 do Uchwały Nr XI/46/2011 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 29 września 2011 r.

Załącznik Nr 4 do Uchwały Nr XI/46/2011
Rady Miejskiej w Zbąszynku
z dnia 29 września 2011 r.
Zalacznik4.pdf

Załącznik Nr 4 do Uchwały Nr XI/46/2011 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 29 września 2011 r.

Załącznik Nr 5 do Uchwały Nr XI/46/2011
Rady Miejskiej w Zbąszynku
z dnia 29 września 2011 r.
Zalacznik5.doc

Załącznik Nr 5 do Uchwały Nr XI/46/2011 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 29 września 2011 r.

Załącznik Nr 6 do Uchwały Nr XI/46/2011
Rady Miejskiej w Zbąszynku
z dnia 29 września 2011 r.
Zalacznik6.doc

Załącznik Nr 6 do Uchwały Nr XI/46/2011 Rady Miejskiej w Zbąszynku z dnia 29 września 2011 r.