

**UCHWAŁA Nr .....**  
**Rady Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy**  
**z dnia .....**

w sprawie: wyrażenia przez Radę Dzielnicy Białołęka stanowiska w sprawie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Trasy Mostu Północnego na odcinku od ul. Marymonckiej do ul. Modlińskiej w Dzielnicach Bielany i Białołęka

Na podstawie art 11 ust 2 pkt 7 ustawy z dnia 15 marca 2002 roku o ustroju m.st. Warszawy uchwała się, co następuje:

§ 1.

W związku z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Trasy Mostu Północnego na odcinku od ul. Marymonckiej do ul. Modlińskiej w Dzielnicach Bielany i Białołęka sporządzonym w oparciu o uchwałę Nr XXVI/496/2004 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 11 marca 2004 Rada Dzielnicy przyjmuje stanowisko w przedmiotowej sprawie w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Uchwałę przekazuje się Przewodniczącemu Rady m.st. Warszawy oraz Prezydentowi m.st. Warszawy.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Przewodniczący Rady  
Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy*

*Paweł Tyburc*

Stanowisko Rady Dzielnicy Białołęka  
w sprawie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego  
Trasy Mostu Północnego na odcinku od ul. Marymonckiej do ul. Modlińskiej  
w dzielnicach Bielany i Białołęka

1. B.15.MW(U) – podwyższyć maksymalną zabudowę do 30m. – sąsiadujące budynki mają wysokość 11 kondygnacji. Należy dodać lokalizację obiektów usługowych w parterach budynków także od ulicy Porajów (8.KD-L). Pozwoli to na zlokalizowanie większej liczby punktów usługowych na potrzeby mieszkańców.
2. B.31.MW i B.34.MW(U) – dla tego obszaru przewidziano miejsca parkingowe w obszarze B.41.KDW/KSP. Ilość miejsc parkingowych będzie za mała dla właściwej obsługi B.31.MW i B.31.MW,(U), bowiem część parkingów dotychczas obsługujących ten obszar wchodzi w obszar B.37.MW(U), a częściowo są likwidowane przez B.41 jako drogi przejazdowej. W związku z powyższym albo należy przeznaczyć część południową B.37.MW pod parking około 20 – 25% powierzchni obszaru, albo zobowiązać inwestorów do zabezpieczenia miejsc parkingowych dla dotychczasowych użytkowników w obszarze B.37.
3. B.40.KDW/KP/ZP – ma być drogą ogólnodostępną (obecnie droga gminna – ul. Nagodziców) – zakaz grodzienia, przegradzania.
4. B.17.MW – rozważyć zmianę maksymalnej wysokości zabudowy z 25 na 30m. – budynek naprzeciw (B.36) ma maksymalną wysokość 36m., a sąsiadujące od północy budynki 11 kondygnacji, zaś obiekty usługowe w parterach budynków zlokalizować także od strony terenu 20.KP/ZP.
5. wprowadzić na rysunku planu ścieżkę rowerową wzdłuż wahu Wiślanego.
6. uwzględnić w projekcie planu zalecenia Zarządzenia Nr 380/2007 Prezydenta miasta stołecznego Warszawy z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej.
7. B10.KP/ZP – zamienić na ciąg pieszo-rowerowy, co w powiązaniu z terenem B3.ZP i 175.ZP z m.p.z.p. Tarchomina zapewni lepszą strukturę sieci ścieżek rowerowych w Dzielnicy.
8. B14.MW, B17.MW(U) – należy dla nowo budowanych obiektów uściślić zapisy z pkt. 3, tj. w przypadku, gdy źródłem hałasu ma być droga projektowana, wprowadzić nakaz zastosowania w ramach realizowanej zabudowy mieszkaniowej zastosowania stolarki dźwiękoszczelnej,

odpowiedniej dla zniwelowania ponadnormatywnego poziomu hałasu, jaki jest prognozowany od projektowanej drogi po 5 latach od momentu jej dopuszczenia do ruchu. Zapis pozwoli wymóc na inwestorach budownictwa mieszkaniowego lepszą ochronę mieszkańców, którzy kupują mieszkania w nowo realizowanych budynkach.

9. B22.U – proponuje się dopuścić także lokalizację hoteli, a usunąć lokalizację obiektów handlu hurtowego. Od strony planowanej TMP i drogi oznaczonej jako 13.KD-L należy rozważyć lokalizację dominanty wysokościowej w planowanej zabudowie. Tereny obszaru B22.U mogą stanowić załazek przyszłego centrum biznesowo – hotelowo - wystawienniczego Dzielnicy.
10. B23.U – proponuje się dopuścić także lokalizację hoteli, a usunąć lokalizację obiektów handlu hurtowego. Od strony skrzyżowania planowanej TMP i ulicy Trakt Nadwiślański należy umieścić lokalizację dominanty architektonicznej. Tereny obszaru B23.U i pozostałe między ulicą Trakt Nadwiślański, a Wisłą mogą być przyszłym centrum biznesowo – hotelowo - wystawienniczym Dzielnicy.
11. B24.U, B28.U – należy dopuścić wyższą niż proponowana zabudowę, tj. maksymalna wysokość zabudowy: 15 m, lecz nie więcej niż 4 kondygnacje nadziemne. Zabudowa tego terenu powinna chronić obszary położone na południe od niego przed hałasem występującym od strony planowanej TMP, której jezdnie główne przebiegać będą na estakadach (poziom +1, czyli 6-7 m. n.p.t.).
12. B37.MW(U) – proponuje się obniżyć maksymalną wysokość zabudowy do 30 m. W powiązaniu z planowanym ciągiem pieszym w obszarze 184.U/UC z m.p.z.p. Tarchomina należy wprowadzić podobny ciąg pieszy. Ewentualnie przedzielić omawiany obszar, terenem B37a.KP/ZP (z zapisami jak dla terenu 10.KP/ZP).
13. B44.U – należy rozważyć w zapisach planu nakaz lokalizacji obiektów usługowych w parterach budynków od strony ulicy Myśliborskiej (4.KD-Z) oraz ul. Projektowanej 11 (19.KD-D). Pozwoli to na zlokalizowanie większej liczby punktów usługowych na potrzeby mieszkańców.
14. B45.U, B46.U i B47.U – proponuje się podwyższyć wysokość dopuszczalnej minimalnej i maksymalnej zabudowy o 4 do 8 m. Tereny te położone wzdłuż planowanej TMP powinny zostać przeznaczone na stosunkowo wysoką zabudowę biurową i/lub rozrywkową. Tym samym tereny sąsiadujące z nimi od północy byłyby lepiej chronione przed uciążliwościami od strony projektowanej trasy.

## Ulice istniejące i projektowane:

1. W § 13 pkt. 4 pkt. 2) w zakresie zaopatrzenia w gaz – należy wyjaśnić, czy zabudowa wielorodzinna zaopatrywana jest w gaz z istniejącej magistrali niskiego ciśnienia zlokalizowanej w: ul. Świderskiej, osiedlowej drodze wewnętrznej (na południe ul. Porajów), ul. Myśliborskiej, czy jak podano w projekcie planu z magistrali gazowej średniego ciśnienia.
2. 1.2.KD-GP – proponuje się ustalić przebieg ścieżki rowerowej i ciągu pieszego po jednej (północnej) stronie linii tramwajowej.
3. 1.3.KD-GP – proponuje się prowadzić linię tramwajową od ulicy Projektowanej 2 (9.1.KD-L) do rozwidlenia estakady jezdni głównej trasy MP i bezkolizyjnego zjazdu z niej (lewoskręt w ulicę Modlińską na estakadzie w poziomie +2), pomiędzy jezdniami głównymi trasy MP. Takie rozwiązanie odsuwa na znacznym odcinku torowisko od ulicy Obrazkowej, a tym samym od zabudowy zlokalizowanej po południowej stronie ul. Obrazkowej, co z kolei przekłada się na polepszenie warunków bytowych mieszkańców tych terenów.