

Projekt

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA KIELCE**

z dnia 2018 r.

**w sprawie zmiany Nr 1 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu
„KIELCE PÓLNOC – OBSZAR II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej
i Jesionowej” na obszarze miasta Kielce**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 994, z późn. zm.¹⁾) oraz art. 20 ust. 1 i art. 27 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073, z późn. zm.²⁾), w związku z uchwałą Nr XII/217/2015 Rady Miasta w Kielcach z dnia 30 lipca 2015 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany nr 1 Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „KIELCE PÓLNOC – OBSZAR II.2 : Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej” na obszarze miasta Kielce, uchwała się, co następuje:

**Rozdział 1.
PRZEPISY WPROWADZAJĄCE**

§ 1.

Stwierdza się, że projekt zmiany Nr 1 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „KIELCE PÓLNOC – OBSZAR II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej” nie narusza ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce uchwalonego uchwałą Nr 580/2000 r. Rady Miejskiej w Kielcach z dnia 26 października 2000 r. z późn. zm.³⁾

§ 2.

1. Uchwała się zmianę Nr 1 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „KIELCE PÓLNOC – OBSZAR II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej” uchwalonego uchwałą Nr XLIX/858/2013 Rady Miasta w Kielcach z dnia 25 lipca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego poz. 3072), w granicach określonych w ust. 2 i załączniku nr 1 do uchwały.

2. Zmiana Nr 1 planu obejmuje obszar, położony w Kielcach w północnej części miasta u zbiegu ulic Jesionowej i Zagnańskiej, a także ulicę Sabinówek i zachodnią część Doliny Silnicy, stanowiący całość terenu objętego planem.

3. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) zmianie Nr 1 planu – należy przez to rozumieć niniejszą Uchwałę Rady Miasta Kielce wraz z rysunkiem zmiany Nr 1 planu stanowiącym załącznik nr 1 do tej uchwały;

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wyżej wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2018 r. poz. 1000.

²⁾ Zmiana tekstu jednolitego wyżej wymienionej ustawy została ogłoszona w Dz.U. z 2017 r. poz. 1566.

³⁾ Zmiany studium zostały dokonane uchwałami Rady Miejskiej w Kielcach: zmianą Nr 1 wprowadzoną uchwałą Nr XXXIV/674/2004 z dnia 9 grudnia 2004 r., zmianą Nr 3 wprowadzoną uchwałą Nr VIII/162/2007 z dnia 26 kwietnia 2007 r., zmianą Nr 5 wprowadzoną uchwałą Nr XXIV/539/2008 z dnia 29 maja 2008 r., zmianą Nr 4 wprowadzoną uchwałą Nr XXVIII/648/2008 z dnia 3 października 2008 r., zmianą Nr 6 wprowadzoną uchwałą Nr XL/986/2009 z dnia 17 września 2009 r., zmianą Nr 8 wprowadzoną uchwałą Nr XL/987/2009 z dnia 17 września 2009 r., zmianą Nr 9 wprowadzoną uchwałą Nr XLI/1017/2009 z dnia 19 października 2009 r. oraz uchwałami Rady Miasta Kielce: zmianą Nr 2 wprowadzoną uchwałą Nr LIII/1285/2010 z dnia 9 września 2010 r., zmianą Nr 7 wprowadzoną uchwałą Nr X/233/2011 z dnia 19 maja 2011 r., zmianą Nr 11 wprowadzoną uchwałą Nr LVIII/1037/2014 z dnia 20 marca 2014 r. i zmianą Nr 12 wprowadzoną uchwałą Nr LXVII/1217/2014 z dnia 6 listopada 2014 r.

2) rysunku zmiany Nr 1 planu – należy przez to rozumieć rysunek stanowiący integralną część zmiany Nr 1 planu, będący załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały, składający się z dwóch części: plansza podstawowa - część nr 1 w skali 1 : 1000, plansza infrastruktury technicznej - część nr 2 w skali 1 : 1000.

4. Załącznik nr 1 do uchwały nr XLIX/858/2013 Rady Miasta w Kielcach z dnia 25 lipca 2013 r. zastępuje się załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały.

5. Załącznikiem nr 2 do niniejszej uchwały jest rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce na temat sposobu rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu zmiany Nr 1 planu w związku z wyłożeniem do publicznego wglądu.

6. Załącznikiem nr 3 do niniejszej uchwały jest rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce dotyczące sposobu realizacji zapisanych w zmianie Nr 1 planu inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasad ich finansowania zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

§ 3.

W uchwale Rady Miasta w Kielcach Nr XLIX/858/2013z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „**Kielce Północ – Obszar II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej**” wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

*„1) **centrum handlowo – usługowym** – należy przez to rozumieć budynek lub zespół budynków o funkcji handlowej ,którego powierzchnia sprzedaży wynosi nie mniej niż 2000 m² ,w którym w ramach całości techniczno - użytkowej mogą być wprowadzone usługi inne niż handel detaliczny,”*

b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

*„1a) **drodze serwisowej** –należy przez to rozumieć jezdnię, oddzieloną od jezdni głównej pasem dzielącym, przejmującą ruch lokalny i umożliwiającą zjazd do przyległych nieruchomości,”*

c) uchyla się pkt 2,

d) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

*„6) **nieprzekraczalnej linii zabudowy** – należy przez to rozumieć linię wyznaczoną na rysunku planu i opisaną w tekście, określającą dopuszczalne zbliżenie elewacji budynku do linii rozgraniczającej teren, z dopuszczeniem wysunięcia przed wyznaczoną linię schodów, rampy, pochylni, ganku, daszka, wykusza, balkonu, tarasu ,ewentualnie innych fragmentów elewacji, przy czym elementy te nie mogą pomniejszać tej odległości o więcej niż 2 m,”*

e) uchyla się pkt 7,

f) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

*„10) **powierzchni zabudowy** – należy przez to rozumieć powierzchnię zabudowy według PN-ISO 9836:2015-12, tj. „powierzchnię terenu zajęłą przez budynek w stanie wykończonym, która jest wyznaczona przez rzut wymiarów zewnętrznych budynku na powierzchnię terenu; do powierzchni zabudowy nie zalicza się powierzchni: elementów budynków ani ich części nie wystających ponad powierzchnię terenu, elementów drugorzędnych budynku, np. schodów zewnętrznych, ramp i pochylni zewnętrznych, daszków, markiz, okapów dachowych, oświetlenia zewnętrznego, zewnętrznych obiektów pomocniczych, np. szklarni i przybudówek”*

g) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

*„11) **przestrzeni publicznej** - należy przez to rozumieć obszary o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów*

*społecznych ze względu na ich położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne; wyznaczone w planie jako teren publicznej zieleni urządzonej o symbolu **ZU1**,”*

h) pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15) pylonie reklamowym – należy przez to rozumieć urządzenie reklamowe w formie pionowej wolnostojącej konstrukcji o wymiarach: maksymalny wymiar u podstawy do 3,5m, wysokość maksymalnie do 25 m,”

i) uchyla się pkt 19,

j) pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) reklamie emitującej światło – należy przez to rozumieć te tablice lub urządzenia reklamowe, które mogą przekazywać napisy lub obrazy ruchome oraz urządzenia umożliwiające wyświetlanie napisów lub obrazów nieruchomych kolejno po sobie,”

k) pkt 24 otrzymuje brzmienie:

„24) terenie inwestycji – należy przez to rozumieć teren będący przedmiotem wniosku o pozwolenie na budowę lub zgłoszenia,”

l) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) usługach – należy przez to rozumieć:

- a) następujące usługi sklasyfikowane w Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług, przyjętej rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU) z dnia 4 września 2015 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 1676, z późn. zm.) :
- usługi poligraficzne i usługi reprodukcji zapisanych nośników informacji – dział 18,
 - mycie, czyszczenie samochodów i podobne usługi – kategoria 45.20.3
 - handel detaliczny (za wyjątkiem sprzedaży detalicznej paliw do pojazdów samochodowych, olejów opałowych, gazu w butlach, węgla i drewna opałowego) – dział 47 z wyłączeniem podkategorii 47.00.81 i 47.00.85,
 - usługi noclegów i usługi towarzyszące świadczone przez hotele, motele, pensjonaty i inne obiekty hotelowe – kategoria 55.10.1,
 - usługi związane z żywnością – dział 56,
 - usługi w zakresie informacji i komunikacji – działy 58-63,
 - usługi finansowe i ubezpieczeniowe – działy 64-66,
 - usługi związane z obsługą rynku nieruchomości – dział 68,
 - usługi profesjonalne, naukowe i techniczne – działy 69-75,
 - usługi administrowania i usługi wspierające – działy 77-82,
 - usługi administracji publicznej i obrony narodowej, usługi w zakresie obowiązkowych zabezpieczeń społecznych – dział 84,
 - usługi w zakresie edukacji – dział 85,
 - usługi w zakresie opieki zdrowotnej (za wyjątkiem usług świadczonych przez szpitale) – dział 86 z wyłączeniem grupy 86.1 oraz działy 87 i 88,
 - usługi kulturalne, rozrywkowe, sportowe i rekreacyjne – działy 90-93,

- usługi świadczone przez organizacje członkowskie, usługi naprawy i konserwacji komputerów i artykułów użytku osobistego i domowego – działy 94 i 95,
- pozostałe usługi indywidualne świadczone dla ludności (za wyjątkiem usług pogrzebowych i pokrewnych) – dział 96 z wyłączeniem klasy 96.03,
- b) rzemieślniczy wyrób artykułów spożywczych (lodziarnie, piekarnie itp.), rękodzieło artystyczne oraz wszelkie usługi biurowe nie wymienione w lit.a,”

m) uchyla się pkt 26,

n) pkt 28 otrzymuje brzmienie:

„28) wskaźniku intensywności zabudowy – należy przez to rozumieć, zgodnie z art. 15 ust.2 pkt 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073), stosunek powierzchni całkowitej zabudowy do powierzchni działki budowlanej, przy czym przez powierzchnię całkowitą zabudowy rozumie się sumę powierzchni całkowitych wszystkich budynków na danej działce budowlanej, obliczanych zgodnie z normą PN-ISO 9836:2015-12,”

o) po pkt 28 dodaje się pkt 28a w brzmieniu:

„28a) wskaźniku intensywności zabudowy nadziemnej – należy przez to rozumieć stosunek powierzchni całkowitej części nadziemnych zabudowy do powierzchni działki budowlanej, przy czym przez powierzchnię całkowitą części nadziemnej zabudowy rozumie się sumę powierzchni całkowitych wszystkich kondygnacji nadziemnych budynków na danej działce budowlanej, obliczanych zgodnie z normą PN-ISO 9836:2015-12,”;

2) w § 4 w ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się przecinkiem i po pkt 8 dodaje się pkt 9 i 10 w brzmieniu:

„9) Wymiarowanie: usytuowanie linii zabudowy,

10) Wymiarowanie: minimalna szerokość pasa drogowego.”;

3) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Na rysunku planu wyznaczono granice następujących terenów oróżnym przeznaczeniu lub różnych zasadach ich zagospodarowania, wydzielone za pomocą linii rozgraniczających i oznaczone symbolami literowo - cyfrowymi:

- 1) UC1 – teren obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²,
- 2) U2÷3 – tereny zabudowy usługowej,
- 3) UMW1÷2 – tereny zabudowy usługowej z dopuszczeniem funkcji mieszkaniowej,
- 4) MW1 – teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- 5) MWU1÷2 – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług,
- 6) ZU1- teren publicznej zieleni urządzonej
- 7) KDS1 – teren ulicy publicznej klasy S – ekspresowej,
- 8) KDL1 - teren ulicy publicznej klasy L – lokalnej,
- 9) KDD1÷3 – tereny ulic publicznych klasy D – dojazdowej,
- 10) KPJ1 – teren publicznego parkingu jednopoziomowego,
- 11) KDW1 – teren drogi wewnętrznej.”;

4) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. Wzakresie zasad ochrony ikształtowania ład u przestrzennego ustala się:

- 1) cechy elementów zagospodarowania przestrzennego wymagające ochrony: ogólnodostępny charakter terenu publicznej zieleni urządzonej **ZU1**, służący jako teren wypoczynku, sportu i rekreacji,
- 2) cechy elementów zagospodarowania przestrzennego wymagające ukształtowania lub rewaloryzacji: w terenie **UMW1** nakaz wykształcenia oraz utrzymania ciągu elewacji frontowych zwróconych w kierunku terenu **ZU1**, z zachowaniem obowiązującej linii zabudowy,
- 3) zasady umieszczania tablic i urządzeń reklamowych:
 - a) lokalizacja tablic i urządzeń reklamowych na budynkach wyłącznie w części parterowej budynków w sposób nie przesłaniający otworów okiennych oraz elementów detali architektonicznych, z wyłączeniem budynków położonych w terenie **UC1**, z zastrzeżeniem **lit. e**,
 - b) powierzchnia nie będącej szyldem tablicy reklamowej nie powinna przekraczać 1 m², z wyłączeniem tablic zlokalizowanych w terenie **UC1**,
 - c) suma powierzchni tablic reklamowych na elewacji budynku nie może zajmować więcej niż :
 - 30 % powierzchni poszczególnych elewacji budynków położonych w terenie **UC1**,
 - 15 % powierzchni poszczególnych elewacji budynków położonych w terenach innych niż **UC1**,
 - d) zakaz lokalizowania wolnostojących tablic i urządzeń reklamowych, za wyjątkiem terenu **UC1** , na którym dopuszcza się lokalizację jednego pylonu reklamowego,
 - e) zakaz lokalizowania nie będących szyldami tablic i urządzeń reklamowych:
 - na elewacji frontowej budynku od strony terenu **ZU1** w terenie **UMW1**,
 - w terenie **MW1**,
 - w terenach **MWU1÷2**,
 - f) zakaz lokalizowania reklam emitujących światło, za wyjątkiem terenu **UC1**,
 - g) pozostałe ustalenia zgodnie z §23 ust. 2 pkt 6 lit. b,
- 4) zasady umieszczania szyldów i tablic informacyjnych:
 - a) dopuszcza się lokalizowanie jednego szyldu o powierzchni do 0,5 m² na jeden podmiot gospodarczy na poziomie parteru budynku i na ogrodzeniu, z zastrzeżeniem **lit. b**,
 - b) w przypadku większej liczby podmiotów gospodarczych na jednej posesji, nakaz zgrupowania wszystkich szyldów w pionie lub w poziomie, lub w inny harmonijny zblokowany układ o powierzchni maksymalnie 0,5 m² na 1 szyld,
 - c) gabaryty tablic informacyjnych: powierzchnia do 1m²,
 - d) nakaz ujednolicenia formy i proporcji szyldów umieszczanych na jednym obiekcie budowlanym,
 - e) ustalenia lit. a, b, c nie dotyczą terenu **UC1**, w obrębie którego dopuszcza się lokalizację szyldów i tablic informacyjnych bez ograniczeń powierzchniowych w sposób zharmonizowany z charakterem miejsca lub obiektu (poprzez starannie dobrany materiał, właściwe proporcje, regularną formę i gabaryty),
- 5) nakazy, zakazy i ograniczenia w zagospodarowaniu terenów:
 - a) nakaz kształtowania nowej zabudowy, zgodnie z rysunkiem planu, w zakresie dotyczącym w szczególności: nieprzekraczalnej i obowiązującej linii zabudowy, strefy podwyższenia wysokości zabudowy,
 - b) ogrodzenia należy realizować w liniach rozgraniczających tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania, z zastrzeżeniem **lit. c**,

- c) zakaz realizacji ogrodzeń w terenie **ZU1** oraz w liniach rozgraniczających ten teren, za wyjątkiem realizacji ogrodzeń dla placów zabaw, terenowych urządzeń sportowych i rekreacyjnych, itp.,
- d) zakazy zgodnie z § 13.”;

5) w § 7:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, zgodnie z przepisami odrębnymi:

- a) dla terenów: **MW1, MWU1, MWU2** – jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego,
- b) dla terenów **UMW1÷2** – jak dla terenów mieszkaniowo - usługowych,
- c) dla terenu **ZU1**– jak dla terenów rekreacyjno - wypoczynkowych,”

b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) nowe budynki lokalizowane w odległości mniejszej niż 100 m od linii rozgraniczającej z terenem **KDS1** powinny posiadać skuteczne zabezpieczenia akustyczne i antywibracyjne chroniące od nadmiernego hałasu i drgań związanych z przebiegiem ulicy Jesionowej,”

c) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) gospodarka odpadami zgodnie z przepisami odrębnymi oraz uchwałami Rady Miasta Kielce,”;

6) § 9 otrzymuje brzmienie:

„§ 9. W zakresie wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych wyznacza się teren publicznej zieleni urządzonej, oznaczony na rysunku planu symbolem **ZU1**, dla którego obowiązują ustalenia §23.”;

7) w § 11:

a) pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

- „2) w granicach strefy krajobrazowej AKieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu wyznacza się teren publicznej zieleni urządzonej **ZU1** celem ochrony, kształtowania i rozwoju systemu przyrodniczego miasta dla poprawy warunków życia mieszkańców oraz ukształtowania terenów wypoczynku, sportu i rekreacji,
- 3) całość obszaru objętego planem położona jest na Głównym Zbiorniku Wód Podziemnych nr 417 Kielce - GZWP 417, dla którego rysunek planu wskazuje granice obszaru najwyższej ochrony wód podziemnych „ONO” oraz granice obszaru wysokiej ochrony wód podziemnych „OWO”, w zakresie ochrony wód podziemnych należy stosować obowiązujące przepisy prawne,”

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) zgodnie z opracowaniem pt. „Wykonanie koncepcji ochrony przeciwpowodziowej w zlewni Bobrzy, Silnicy, Sufragańca i Lubrzanki na obszarze miasta Kielce” wyznacza się na rysunku planu zasięg strefy zalewowej Q1%, o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi nie mniejszym niż raz na sto lat , w obrębie której obowiązuje zakaz wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym:

- a) wykonywania urządzeń wodnych, za wyjątkiem realizacji urządzeń służących utrzymaniu i regulacji wód oraz zabezpieczeniu przed zagrożeniem powodziowym,
- b) budowy i przebudowy innych obiektów budowlanych, za wyjątkiem:

- ciągów pieszych,
 - ciągów rowerowych,
 - placu zabaw,
 - sieci infrastruktury technicznej, w tym oczyszczalni wód deszczowych,
 - obiektów małej architektury,
- c) sadzenia drzew lub krzewów, z wyjątkiem roślinności stanowiącej element zabudowy biologicznej dolin rzecznych lub służącej do wzmacniania brzegów, obwałowań lub odsypisk,
- d) zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót, z wyjątkiem robót związanych z regulacją lub utrzymywaniem wód, a także utrzymywaniem, odbudową, rozbudową lub przebudową wałów przeciwpowodziowych wraz z obiektami związanymi z nimi funkcjonalnie,”;

8) w § 12 w ust. 1:

a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) minimalna powierzchnia działki:

- a) 1000 m² na terenach: **UC1, MWU1÷2,**
- b) 500 m² na terenach: **UMW1÷2, MW1,**
- c) 400 m² na terenach **U2÷3,**
- d) 10 m² na pozostałych terenach,

2) minimalna szerokość frontu działki:

- a) 50 m na terenach: **UC1, MWU2,**
- b) 25 m na terenach: **MWU1, U2÷3,**
- c) 20 m na terenie **MW1,**
- d) 15 m na terenach **UMW1÷2,**
- e) 5 m na pozostałych terenach,”

b) pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) dokonywania podziałów pod ulice, drogę wewnętrzną **KDW1**, dojścia i dojazdy, ciągi piesze i ciągi rowerowe, place, obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej oraz podziałów mających na celu powiększenie działek macierzystych i uregulowanie spraw własnościowych, związanych z istniejącą zabudową,”;

9) po § 12 dodaje się § 12a w brzmieniu:

„§ 12a. Podziałów nieruchomości należy dokonywać z zachowaniem minimalnej powierzchni działek określonej w § 12 ust.1 pkt 1 z zastrzeżeniem § 12 ust.1 pkt 4 i 5.”;

10) w § 13 w pkt 2:

a) lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) garaży, parkingów samochodowych lub zespołów parkingów, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą o powierzchni użytkowej przekraczającej 5000m² na terenach: **UC1, MWU1÷2,”**

b) uchyla się lit. d i e;

11) w § 14:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) układ komunikacyjny, który stanowią oznaczone na rysunku planu ulice publiczne i droga wewnętrzna **KDW1**, wymaga budowy i rozbudowy do parametrów określonych w ustaleniach szczegółowych niniejszej uchwały,”

b) w ust. 1 pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) projektowana ulica **KDD1** włączona do drogi serwisowej w pasie drogowym ulicy Zagnańskiej,”

c) w ust. 1 w pkt 3 po lit. b dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) planowane ulice: **KDL1**, **KDD2** i droga wewnętrzna **KDW1**,”

d) w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się przecinkiem i po pkt 4 dodaje się pkt 5 -7 w brzmieniu:

„5) w ramach inwestycji należy zapewnić miejsca postojowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w ilości nie mniejszej niż:

a) 2% miejsc parkingowych wyznaczonych zgodnie z ustaleniami szczegółowymi ale nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na 1 budynek –w odniesieniu do funkcji mieszkaniowej,

b) 4% miejsc parkingowych wyznaczonych zgodnie z ustaleniami szczegółowymi ale nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na 1 budynek – w odniesieniu do funkcji innych niż mieszkaniowa, z zastrzeżeniem **pkt 6**,

6) ilość miejsc postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową należy odpowiednio zwiększyć w stosunku do ilości określonej w **pkt 5** jeżeli wymagają tego przepisy odrębne,

7) na obszarze objętym zmianą nr1 planu należy poprowadzić komunikację pieszą i rowerową; należy zapewnić:

a) chodniki w terenach dróg publicznych: **KDS1**, **KDL1**, **KDD1**, **KDD2**, **KDD3**,

b) ciągi piesze i rowerowe których orientacyjny przebieg został określony na rysunku zmiany Nr 1 planu, w szczególności:

- ciąg pieszy biegnący wzdłuż koryta Silnicy na kierunku Pn-Pd w terenie **ZU1**,

- ciąg pieszy łączący chodniki na terenie **KDL1** z chodnikiem na terenie **KDS1**,

- ciąg rowerowy na kierunku Pn-Pd w terenie **ZU1**,

- połączenia pomiędzy ciągiem pieszym lub rowerowym biegnącym wzdłuż koryta Silnicy a terenem drogi **KDL1**,”

e) w ust. 2 pkt 2 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) system grawitacyjnej sieci kanalizacji deszczowej – odprowadzenie wód opadowych:

- do kolektora deszczowego Ø1500 mm biegnącego przez tereny **MWU1÷2**, **KDD1**, **KDL1**, **ZU1** , poprzez istniejącą oczyszczalnię wód deszczowych (OWD-1) do rzeki Silnicy,

- do planowanego kolektora deszczowego Ø500 mm biegnącego przez tereny **KDD1**, **KDL1**, **ZU1** , poprzez planowaną oczyszczalnię wód deszczowych (OWD-2) do rzeki Silnicy,

- do kanałów Ø400 mm biegnących przez teren zieleni do rzeki Silnicy,”

12) § 17 otrzymuje brzmienie:

„§ 17. 1. Wyznacza się teren obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², oznaczony na rysunku planu symbolem **UC1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

1) przeznaczenie: obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² - centrum handlowo – usługowe, któremu towarzyszyć mogą inne funkcje, do których zalicza się:

- a) obiekty ekspozycyjne,
- b) magazyny,
- c) biura, lokale gastronomiczne i inne usługi,
- d) powierzchnie komunikacji,
- e) parkingi i garaże,
- f) obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej,

2) zasady zagospodarowania:

- a) dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych, sieci infrastruktury technicznej, dojazdów, parkingów, ciągów pieszych i rowerowych, zieleni urządzonej,
- b) obowiązek czasowego magazynowania wód deszczowych,
- c) zakaz odwadniania terenu w formie drenażu odwadniającego z odprowadzeniem wody do odbiornika,
- d) nakaz realizacji funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² na pierwszej lub na pierwszej i drugiej kondygnacji nadziemnej,
- e) lokalizację miejsc postojowych dopuszcza się:
 - na kondygnacji podziemnej ,
 - na pierwszej i drugiej kondygnacji nadziemnej,
 - na powierzchni terenu,

3) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

- a) linia zabudowy - nieprzekraczalna w odległościach od linii rozgraniczających:
 - od 9,3 m do 9,9 m od strony ul. Zagnańskiej,
 - 4,0 m od strony terenów **KDS1, ZU1, KDL1**
 - 5,0 m od strony terenów **MWU1, KDW1**,zgodnie z rysunkiem planu,
- b) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksymalnie 60%,
- c) wskaźnik intensywności zabudowy: minimalnie 0,001, maksymalnie 4,5,
- d) wskaźnik intensywności zabudowy nadziemnej: minimalnie 0,001, maksymalnie 3,5,
- e) udział terenu biologicznie czynnego: minimalnie 10% powierzchni terenu inwestycji, z czego co najmniej 50 % w postaci zieleni urządzonej,
- f) gabaryty projektowanej zabudowy:
 - wysokość zabudowy: do 25 m,
 - minimalna liczba kondygnacji– 1,
- g) geometria dachu: stropodachy płaskie do 10°,

- 4) zasady obsługi komunikacyjnej terenu: z drogi serwisowej w pasie drogowym ulicy Zagnańskiej, zlokalizowanej poza granicami planu, poprzez drogę wewnętrzną **KDW1** oraz z ulicy publicznej oznaczonej na rysunku planu **KDL1**,
- 5) ilość miejsc parkingowych, które należy zapewnić w granicach terenu inwestycji:
 - a) minimum 20 miejsc dla samochodów na każde 1000 m² powierzchni użytkowej,
 - b) minimum 5 miejsc dla rowerów na każde 1000 m² powierzchni użytkowej,
- 6) wysokość stawki procentowej stanowiącej podstawę do określenia opłaty, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,
- 7) pozostałe ustalenia zgodnie z **Rozdziałem 2** – ustalenia ogólne.”;

13) po § 17 dodaje się § 17a w brzmieniu:

„§ 17a. 1. Wyznacza się teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług, oznaczony na rysunku planu symbolem: **MWU2**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie podstawowe: zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna,
- 2) przeznaczenie dopuszczalne: usługi wbudowane w budynek mieszkalny, zajmujące nie więcej niż 20% powierzchni użytkowej budynku mieszkalnego,
- 3) zasady zagospodarowania:
 - a) dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych, sieci infrastruktury technicznej, dojść i dojazdów, parkingów, ciągów pieszych i rowerowych, zieleni urządzonej,
 - b) nakaz realizacji minimum 80% wymaganych miejsc parkingowych jako wbudowanych, przy czym miejsca te mogą być zlokalizowane:
 - na kondygnacji podziemnej ,
 - na pierwszej i drugiej kondygnacji nadziemnej,
 - c) nakaz realizacji odrębnych wejść do części mieszkalnych i usługowych budynku,
 - d) obowiązek czasowego magazynowania wód deszczowych,
 - e) zakaz odwadniania terenu w formie drenażu odwadniającego z odprowadzeniem wody do odbiornika,
- 4) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linia zabudowy - nieprzekraczalna w odległościach od linii rozgraniczających teren:
 - 5,0 m od strony terenu **UC1**,
 - 4,0 od strony terenu **KDD1**,
 - zmienna od 3,1 do 4,0 m od strony terenu **KDL1**,
 - zmienna od 5,7 do 11,8 m w pozostałych przypadkach,zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksymalnie 25%,
 - c) wskaźnik intensywności zabudowy: minimalnie 0,001, maksymalnie 4,0,
 - d) wskaźnik intensywności zabudowy nadziemnej: minimalnie 0,001, maksymalnie 3,0,
 - e) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 30% powierzchni terenu inwestycji z czego co najmniej 50% w postaci zieleni urządzonej,
 - f) gabaryty projektowanej zabudowy:

- wysokość zabudowy: od 14 do 55m,
- minimalna liczba kondygnacji nadziemnych – 4,
- g) geometria dachu: stropodachy płaskie do 10°,
- 5) zasady obsługi komunikacyjnej terenu: z ulic **KDD1**, **KDL1** oraz z drogi serwisowej w pasie drogowym ulicy Zagnańskiej, zlokalizowanej poza granicami planu, bezpośrednio i poprzez drogę wewnętrzną **KDW1**,
- 6) ilość miejsc parkingowych, które należy zapewnić w granicach terenu inwestycji:
 - a) dla samochodów: minimum 1 miejsce parkingowe na każde 100 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1,1 miejsca parkingowego na 1 mieszkanie,
 - b) dla rowerów: minimum 1 miejsce parkingowe na każde 100 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1 miejsce parkingowe na 5 mieszkań,
- 7) wysokość stawki procentowej stanowiącej podstawę do określenia opłaty, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,
- 8) pozostałe ustalenia zgodnie z **Rozdziałem 2** – ustalenia ogólne.”;

14) § 18 otrzymuje brzmienie:

„§ 18. 1. Wyznacza się teren zabudowy usługowej z dopuszczeniem funkcji mieszkaniowej, oznaczony na rysunku planu symbolem: **UMW2**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie podstawowe: usługi - zajmujące nie mniej niż 30% powierzchni parteru budynku,
- 2) przeznaczenie dopuszczalne: funkcja mieszkaniowa,
- 3) zasady zagospodarowania:
 - a) dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych, sieci infrastruktury technicznej, dojść i dojazdów, parkingów, ciągów pieszych i rowerowych, zieleni urządzonej,
 - b) nakaz realizacji minimum 80% wymaganych miejsc parkingowych w formie kondygnacji podziemnej,
 - c) nakaz realizacji odrębnych wejść do części mieszkalnych i usługowych budynku,
 - d) obowiązek czasowego magazynowania wód deszczowych,
 - e) zakaz odwadniania terenu w formie drenażu odwadniającego z odprowadzeniem wody do odbiornika,
- 4) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linia zabudowy - nieprzekraczalna w odległościach od linii rozgraniczających terenu:
 - 4,8 m od strony ulicy Zagnańskiej,
 - 4,0 m od strony południowej,
 - zmienna od 2,8 do 5,3 m w pozostałych przypadkach,
 zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksymalnie 45%,
 - c) wskaźnik intensywności zabudowy: minimalnie 0,001, maksymalnie 3,0,
 - d) wskaźnik intensywności zabudowy nadziemnej: minimalnie 0,001, maksymalnie 2,5,
 - e) udział terenu biologicznie czynnego: minimalnie 15 % powierzchni terenu inwestycji,
 - f) gabaryty projektowanej zabudowy:

- wysokość zabudowy: maksymalnie 20m,
- minimalna liczba kondygnacji nadziemnych – 3,
- g) geometria dachu: stropodachy płaskie do 10°,
- 5) zasady obsługi komunikacyjnej terenu: z ulicy publicznej oznaczonej na rysunku planu symbolem KDD1 oraz z drogi serwisowej w pasie drogowym ulicy Zagnańskiej, zlokalizowanej poza granicami planu,
- 6) ilość miejsc parkingowych, które należy zapewnić w granicach terenu inwestycji:
 - a) dla samochodów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 250 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1 miejsce parkingowe na 1 mieszkanie,
 - b) dla rowerów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 250 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1 miejsce parkingowe na 5 mieszkań,
- 7) wysokość stawki procentowej stanowiącej podstawę do określenia opłaty, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,
- 8) pozostałe ustalenia zgodnie z **Rozdziałem 2** – ustalenia ogólne.”;

15) w § 19 w ust. 2 pkt 2-5 otrzymują brzmienie:

- „2) zasady zagospodarowania: dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych, sieci infrastruktury technicznej, dojść i dojazdów, parkingów, ciągów pieszych i rowerowych, zieleni urządzonej,
- 3) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linia zabudowy: nieprzekraczalna, wyznaczona istniejącą zabudową na działkach 46/52, 46/40 oraz 46/48- zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksymalnie 60 %,
 - c) wskaźnik intensywności zabudowy: minimalnie 0,001, maksymalnie 3,0,
 - d) wskaźnik intensywności zabudowy nadziemnej: minimalnie 0,001, maksymalnie 2,5,
 - e) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 10 % powierzchni terenu inwestycji,
 - f) gabaryty projektowanej zabudowy:
 - wysokość zabudowy: maksymalnie 15 m,
 - minimalna liczba kondygnacji nadziemnych: 2,
 - g) geometria dachu: stropodachy płaskie do 10°,
- 4) zasady obsługi komunikacyjnej terenu: z drogi serwisowej w pasie drogowym ulicy Zagnańskiej, zlokalizowanej poza granicami planu,
- 5) ilość miejsc parkingowych:
 - a) dla samochodów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 250 m² powierzchni użytkowej usług, na terenie inwestycji,
 - b) dla rowerów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 250 m² powierzchni użytkowej usług, na terenie inwestycji,

przy czym dopuszcza się zapewnienie miejsc parkingowych dla samochodów poza terenem inwestycji, na parkingach komunalnych lub komercyjnych zlokalizowanych w promieniu do 500 m od terenu inwestycji,”;

16) § 20 otrzymuje brzmienie:

„§ 20. 1. Wyznacza się teren zabudowy usługowej z dopuszczeniem funkcji mieszkaniowej oznaczony na rysunku planu symbolem **UMW1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

1) przeznaczenie podstawowe: usługi - zajmujące nie mniej niż 30% powierzchni parteru budynku,

2) przeznaczenie dopuszczalne: funkcja mieszkaniowa,

3) zasady zagospodarowania:

a) dopuszcza się:

- realizację: obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych, sieci infrastruktury technicznej, dojazdów i dojazdów, parkingów, ciągów pieszych i rowerowych, zieleni urządzonej,

- w strefie zabudowy frontowej lokalizowanie ścian budynków przy granicy działki sąsiedniej,

- realizację przejazdów bramowych o szerokości minimum 4 m,

b) nakaz wykształcenia oraz utrzymania ciągu elewacji frontowych zwróconych w kierunku terenu **ZU1** wzdłuż obowiązującej linii zabudowy od ulicy **KDL1**,

c) nakaz projektowania zabudowy w sposób tworzący zwartą pierzeję,

d) nakaz realizacji odrębnych wejść do części mieszkalnej i usługowej budynku,

e) nakaz realizacji minimum 50% wymaganych miejsc parkingowych jako wbudowanych, przy czym miejsca te mogą być zlokalizowane:

- w parterze budynku - zajmujące do 50% powierzchni parteru ,

- na kondygnacji podziemnej znajdującej się w całości pod powierzchnią terenu,

f) obowiązek czasowego magazynowania wód deszczowych,

g) zakaz odwadniania terenu w formie drenażu odwadniającego z odprowadzeniem wody do odbiornika,

4) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

a) linia zabudowy:

- obowiązująca w odległościach od 3,8 m do 4,0 m od linii rozgraniczającej terenu **KDL1**,

- nieprzekraczalna w odległościach od linii rozgraniczającej terenu **KDD1**: 4,0 w części północnej, 4,0 m w części zachodniej oraz od 7,9 m na pozostałym odcinku,

- nieprzekraczalna w odległościach 4,0 m od zachodniej i południowej granicy terenu, zgodnie z rysunkiem planu,

b) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksymalnie 40 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: minimalnie 0,001, maksymalnie 4,0,

d) wskaźnik intensywności zabudowy nadziemnej: minimalnie 0,001, maksymalnie 3,0,

e) udział terenu biologicznie czynnego: minimalnie 15% powierzchni terenu inwestycji,

f) gabaryty projektowanej zabudowy:

- minimalna liczba kondygnacji nadziemnych – 3,

- wysokość zabudowy w strefie podwyższenia wysokości zabudowy: maksymalnie 25 m z zastrzeżeniem **lit. h**

- wysokość zabudowy poza strefą podwyższenia wysokości zabudowy: maksymalnie 20 m,

g) geometria dachu: stropodachy płaskie do 10°,

- h) elewację budynku od strony terenu **ZU1** należy ukształtować w taki sposób aby ściany zewnętrzne, a także inne elementy budynku, znajdujące się na wysokości powyżej 20 m były cofnięte względem podstawowej płaszczyzny ściany budynku o nie mniej niż:
 - 2 m w przypadku ich maksymalnej wysokości do 23m nad poziomem terenu,
 - 4 m w przypadku ich maksymalnej wysokości powyżej 23m nad poziomem terenu,
- 5) zasady obsługi komunikacyjnej terenu: z ulic publicznych oznaczonych na rysunku planu symbolami: **KDL1, KDD1**,
- 6) ilość miejsc parkingowych, które należy zapewnić w granicach terenu inwestycji:
 - a) dla samochodów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 100 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1 miejsce parkingowe na 1 mieszkanie,
 - b) dla rowerów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 100 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1 miejsce parkingowe na 5 mieszkań,
- 7) wysokość stawki procentowej stanowiącej podstawę do określenia opłaty, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,
- 8) pozostałe ustalenia zgodnie z **Rozdziałem 2** – ustalenia ogólne.”;

17) w § 21 w ust.2:

a) pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) zasady zagospodarowania: dopuszcza się realizację obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych, sieci infrastruktury technicznej, dojść i dojazdów, ciągów pieszych i rowerowych, zieleni urządzonej,

3) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

- a) linia zabudowy: nieprzekraczalna, wyznaczona istniejącą zabudową na działce 49/7 - zgodnie z rysunkiem planu,
- b) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksymalnie 60%,
- c) wskaźnik intensywności zabudowy: minimalnie 0,001, maksymalnie 3,0,
- d) wskaźnik intensywności zabudowy nadziemnej: minimalnie 0,001, maksymalnie 2,5,
- e) udział terenu biologicznie czynnego: minimalnie 10 % powierzchni terenu inwestycji,
- f) gabaryty projektowanej zabudowy:
 - wysokość zabudowy: maksymalnie 14 m,
 - minimalna ilość kondygnacji nadziemnych – 4,
- g) geometria dachu: stropodachy płaskie do 10°,”

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) ilość miejsc parkingowych, które należy zapewnić w granicach terenu inwestycji:

- a) dla samochodów: minimum 1,1 miejsca parkingowego na 1 mieszkanie,
- b) dla rowerów: minimum 1 miejsce parkingowe na 5 mieszkań,”;

18) w § 22 w ust.2 pkt 3-6 otrzymują brzmienie:

„3) zasady zagospodarowania:

- a) dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych, sieci infrastruktury technicznej, dojść i dojazdów, parkingów, ciągów pieszych i rowerowych, zieleni urządzonej,

- b) nakaz realizacji minimum 80% wymaganych miejsc parkingowych jako wbudowanych, przy czym miejsca te mogą być zlokalizowane:
 - w parterze budynku - zajmujące do 50% powierzchni parteru ,
 - na kondygnacji podziemnej znajdującej się w całości pod powierzchnią terenu,
 - c) nakaz realizacji odrębnych wejść do części mieszkalnych i usługowych budynku,
 - d) obowiązek czasowego magazynowania wód deszczowych,
 - e) zakaz odwadniania terenu w formie drenażu odwadniającego z odprowadzeniem wody do odbiornika,
- 4) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
- a) linia zabudowy - nieprzekraczalna w odległościach od linii rozgraniczających:
 - 4,0 m od strony terenu **KDD1** (2,0 m – zbliżenie w narożniku),
 - 5,0 m od strony terenu **U2**,
 - 4,0 m i 5,0 m od strony ulicy Zagnańskiej,
 - od 8,3 do 8,9 m oraz 5,0 m od strony terenu **MWU2**,
 zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksymalnie 45%,
 - c) wskaźnik intensywności zabudowy: minimalnie 0,001, maksymalnie 4,0,
 - d) wskaźnik intensywności zabudowy nadziemnej: minimalnie 0,001, maksymalnie 3,0,
 - e) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 30 % powierzchni terenu inwestycji,
 - f) gabaryty projektowanej zabudowy:
 - wysokość zabudowy: od 14 do 25m, z zastrzeżeniem **lit. h**,
 - minimalna liczba kondygnacji nadziemnych – 4,
 - g) geometria dachu: stropodachy płaskie do 10°,
 - h) południowe oraz zachodnie elewacje budynków należy ukształtować w taki sposób aby ściany zewnętrzne, a także inne elementy budynku, znajdujące się na wysokości powyżej 20 m były cofnięte względem podstawowej płaszczyzny ściany budynku o nie mniej niż:
 - 2 m w przypadku ich maksymalnej wysokości do 23m nad poziomem terenu,
 - 4 m w przypadku ich maksymalnej wysokości powyżej 23m nad poziomem terenu,
- 5) zasady obsługi komunikacyjnej terenu: z ulicy publicznej oznaczonej na rysunku planu symbolem **KDD1** oraz z drogi serwisowej w pasie drogowym ulicy Zagnańskiej, zlokalizowanej poza granicami planu,
- 6) ilość miejsc parkingowych, które należy zapewnić w granicach terenu inwestycji:
- a) dla samochodów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 100 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1,1 miejsca parkingowego na 1 mieszkanie,
 - b) dla rowerów: minimum 1miejsce parkingowe na każde 100 m² powierzchni użytkowej usług oraz minimum 1 miejsce parkingowe na 5 mieszkań,”;

19) § 23 otrzymuje brzmienie:

„§ 23. 1. Wyznacza się teren publicznej zieleni urządzonej, oznaczony na rysunku planu symbolem **ZU1**.

2. Dla terenu, o których mowa w ust.1 ustala się:

1) przeznaczenie: publiczna zieleń urządzona,

2) zasady zagospodarowania:

a) dopuszcza się realizację: terenowych urządzeń sportowych i rekreacyjnych, obiektów małej architektury, w szczególności obiektów użytkowych służących rekreacji codziennej i utrzymaniu porządku, placów, skwerów, urządzonych stawów, zbiorników i cieków wodnych, sieci infrastruktury technicznej, dojść i dojazdów, ciągów pieszych i rowerowych, schodów, pochylni, murów oporowych a także urządzeń służących utrzymaniu i regulacji wód oraz zabezpieczeniu przed zagrożeniem powodziowym, z zastrzeżeniem **§11 pkt 5**,

b) zakaz budowy budynków,

3) parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

a) linia zabudowy: nie dotyczy,

b) wskaźnik powierzchni zabudowy: nie dotyczy,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: nie dotyczy,

d) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 80 % powierzchni terenu w liniach rozgraniczających,

e) gabaryty i wysokość projektowanej zabudowy: nie dotyczy,

f) geometria dachu: nie dotyczy,

4) zasady obsługi komunikacyjnej: z publicznej ulicy lokalnej oznaczonej na rysunku planu **KDL1**,

5) ilość miejsc parkingowych: zakaz lokalizacji miejsc parkingowych,

6) wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:

a) zasady umieszczania obiektów małej architektury : nakaz ujednolicenia na jednym terenie charakteru i formy obiektów małej architektury i urządzeń budowlanych: ławek, latarni, tablic informacyjnych, koszy na śmieci, pojemników na psie odchody, stojaków rowerowych, itp.,

b) zasady umieszczania nośników reklamowych: zakaz realizacji nośników reklamowych w terenie publicznej zieleni urządzonej **ZU1**, dopuszcza się jedynie realizację tablic informacyjnych z treściami integralnie związanymi z rekreacyjno – wypoczynkową funkcją terenu,

c) zasady umieszczania tymczasowych obiektów handlowo – usługowych: zakaz lokalizowania tymczasowych obiektów usługowo – handlowych,

d) zasady umieszczania urządzeń technicznych:

- dla urządzeń infrastruktury technicznej obowiązują ustalenia **§14 ust. 2 pkt 3**, z zastrzeżeniem **tiret 2 i 3**,

- nakaz lokalizowania sieci infrastruktury technicznej poniżej poziomu terenu,

- zakazuje się lokalizowania wolnostojących stacji transformatorowych,

e) zasady umieszczania zieleni:

- dopuszcza się nasadzenia zieleni niskiej, średniej i wysokiej, z zastrzeżeniem **tiret 2** ,

- w zasięgu strefy zalewowej Q1% zakazuje się sadzenia drzew lub krzewów, z wyjątkiem roślinności stanowiącej element zabudowy biologicznej dolin rzecznych lub służącej do wzmacniania brzegów, obwałowań lub odsypisk,

- w doborze gatunkowym kierować się zasadą bioróżnorodności z preferencją dla gatunków rodzimych, z możliwością wprowadzenia pożądanych, ze względu na różne cechy, szkółkarskich odmian tych gatunków,

- 7) wysokość stawki procentowej stanowiącej podstawę do określenia opłaty, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
8) pozostałe ustalenia zgodnie z Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne.”;

20) w § 24 w ust. 2 pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) szerokość w liniach rozgraniczających: od 10,8 do 22,1 m, zmienna, zgodnie z rysunkiem planu,”;

21) w § 25 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu:

- a) szerokość w liniach rozgraniczających: minimum 13,5 m, z zastrzeżeniem **lit. b**,
- b) od skrzyżowania z ulicą Sabinówek (**KDD3**) w kierunku południowym, w granicach planu - fragment pasa drogowego o szerokości minimum 7,7 m, zgodnie z rysunkiem planu,
- c) przekrój poprzeczny – jedna jezdnia,
- d) jezdnie o szerokości minimum: 6,0 m przy ruchu dwukierunkowym, 4,5 m przy ruchu jednokierunkowym samochodów,
- e) chodniki obustronne,
- f) od północy plac do zawracania samochodów,
- g) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 10% powierzchni terenu w liniach rozgraniczających,
- h) projektowaną zielen w pasie drogowym dostosować charakterem do zieleni tarasu nadzalewowego Doliny Silnicy,”;

22) w § 26 w ust. 2 pkt 2 lit. c-f otrzymują brzmienie:

- „c) szerokość w liniach rozgraniczających: minimum 10,0 m, zmienna, zgodnie z rysunkiem planu,
d) minimalna szerokość jezdni 5,0 m,
e) chodniki jedno- lub obustronne,
f) skrzyżowania z ulicą KDL1 i z drogą serwisową w pasie drogowym ulicy Zagnańskiej”;

23) w § 27 w ust. 2 pkt 2 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) minimalna szerokość jezdni 5,0 m,”;

24) po § 27 dodaje się § 27a w brzmieniu:

„§ 27a. 1. Wyznacza się teren drogi wewnętrznej oznaczony na rysunku planu symbolem **KDW1**.

2. Dla terenu, o których mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: plac manewrowy w sąsiedztwie ulicy publicznej (drogi serwisowej ulicy Zagnańskiej),
- 2) parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających: zmienna, zgodnie z rysunkiem planu - minimum 21,2 m,
 - b) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 1 % powierzchni terenu w liniach rozgraniczających,

- 3) stawka procentowa, na podstawie której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wynosi 30%,
- 4) pozostałe ustalenia zgodnie z **Rozdziałem 2** - ustalenia ogólne.”;

25) uchyla się § 28 - 30;

Rozdział 2. PRZEPISY KOŃCOWE

§ 4.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Kielce.

§ 5.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego.

§ 6.

Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego.

Przewodniczący Rady Miasta

Dariusz Kozak

Rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce

dotyczące sposobu rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu zmiany Nr 1 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „KIELCE PÓŁNOC - OBSZAR II.2: CENTRUM HANDLOWO - USŁUGOWE U ZBIEGU ULIC ZAGNAŃSKIEJ I JESIONOWEJ” na obszarze miasta Kielce.

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073, z późn. zm.), Rada Miasta Kielce po zapoznaniu się z uwagami wniesionymi do wykładanego do publicznego wglądu projektu zmiany Nr1 planu podtrzymuje stanowisko Prezydenta Miasta które przedstawia się następująco:

Uwaga Nr 1

- dotyczy działek: 46/29, 46/42, 46/46

Treść uwagi:

Rozszerzenie zmiany planu poprzez połączenie terenu drogi wewnętrznej ulicy Zagnańskiej z drogą o symbolu KDD1, na granicy terenów MWU1 i MWU2.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Droga w postulowanym przebiegu uszczuplałaby teren MWU1, na którym realizowana obecnie jest inwestycja mieszkaniowa.

Jeśli chodzi o obsługę komunikacyjną dla budynków na terenie MWU2 to ustalenia planu pozwalają również na obsługę tego bezpośrednio z drogi serwisowej ulicy Zagnańskiej.

Uwaga Nr 2

- dotyczy działki 46/57

Treść uwagi:

1/ naruszenie służebności gruntowej ustanowionej na rzecz nieruchomości Zagnańska 76

2/zlikwidowanie możliwości manewru samochodem Straży Pożarnej na drodze pożarowej do budynku Zagnańska 76

3/ zmiana statusu drogi publicznej KDD1

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Służebność gruntowa została zniesiona w związku z przeniesieniem własności gruntu na gminę Kielce. Istniejąca droga serwisowa ul. Zagnańskiej wraz z projektowaną drogą KDD1 zapewnią dostęp do drogi pożarowej w sposób przewidziany w projekcie budowlanym. Status drogi KDD1 pozostaje bez zmian – droga publiczna – natomiast szerokość pasa drogowego zostaje dostosowana do aktualnych potrzeb.

Wspólnota wycofała uwagi z dniem 27 marca 2018 r.

Uwaga Nr 3

- dotyczy działki 46/57

Treść uwagi:

Żądanie odstąpienia od zmiany przeznaczenia części działki 46/57 na cele inne niż komunikacja. Ustalenia zawarte w projekcie planu ograniczają dostęp budynku Zagnańska 76 do drogi publ.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Ustalenia planu nie pogarszają dostępu do drogi publicznej w stosunku do przewidzianego w zatwierdzonym projekcie budowlanym dla budynku Zagnańska 76.

Uwagę wycofano z dniem 27 marca 2018 r.

Uwaga Nr 4

- dotyczy działek: 59, 60, 61/1, 61/3, 62

84-165, 167, 169, 171, 173, 175, 177, 179, 181, 183, 185, 186/1, 186/2, 186/4, 186/6, 186/8, 186/9, 208/27, 208/28, 208/30,

Treść uwagi:

1/ Brak informacji o projekcie zmiany planu i dyskusji publicznej w prasie lokalnej
2/ Sprzeciw wobec realizacji drogi biegnącej przez ul. Sabinówek i wzdłuż Doliny Silnicy
3/ Niekorzystny wpływ poprowadzenia ulicy (KDL) na architekturę krajobrazu oraz środowisko naturalne i jakość życia mieszkańców: zwiększenie emisji zanieczyszczeń oraz hałasu , bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1/ Informacja o wyłożeniu projektu zmiany do publicznego wglądu i o dyskusji publicznej została podana w sposób przewidziany ustawą tj:

- poprzez ogłoszenie prasowe,
- obwieszenie w terenie,
- na stronach internetowych urzędu,

a także na portalu idea.kielce.eu.

2/ Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostopadłych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL aż do ujętego w SUiKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru, w tym ulicy Sabinówek, przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa. Układ ten jest bezpieczniejszy w przypadku wystąpienia zdarzeń losowych (awaria, wypadek, pożar).

3/Droga KDL poprowadzona jest ponad Doliną Silnicy, na koronie skarpy, w zdewastowanym obszarze zajęтым przez istniejącą drogę gruntową i kompleksu garaży. Projekt został pozytywnie zaopiniowany i uzgodniony przez RDOŚ. Kwestię bezpieczeństwa pieszych, w tym dzieci, poruszających się w pasie drogowym nie są elementem projektu mpzp a powinny znaleźć odniesienie w projekcie organizacji ruchu.

Uwaga Nr 5

- dotyczy działek: 59, 60, 61/1,61/3, 62, 84-165, 167,169, 171,173,175,177,179,181, 183,185, 186/1, 186/2, 186/4, 186/6, 186/8, 186/9, 208/27, 208/28, 208/30,

Treść uwagi:

- 1/ Brak informacji o projekcie zmiany planu i dyskusji publicznej w prasie lokalnej
- 2/ Sprzeciw wobec realizacji drogi biegnącej przez ul. Sabinówek i wzdłuż Doliny Silnicy
- 3/ Uniemożliwienie parkowania przy ul. Sabinówek mieszkańcom tej ulicy.
- 4/ Zwrócenie uwagi na utrudnienia w ruchu jaki dotyka obecnie kierowców na ul. Okrzei, zwiększenia utrudnień w ruchu poprzez realizację drogi wzdłuż Doliny Silnicy.
- 5/Niekorzystny wpływ poprowadzenia ulicy (KDL) na architekturę krajobrazu oraz środowisko naturalne i jakość życia mieszkańców: zwiększenie emisji zanieczyszczeń oraz hałasu , bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- 6/ Autorzy uwagi odnieśli się również do przeprowadzonej dyskusji publicznej, w szczególności co do parkowania samochodów przy ul. Sabinówek a także do przyjmowanych wskaźników miejsc postojowych.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

- 1/ Informacja o wyłożeniu projektu zmiany do publicznego wglądu i o dyskusji publicznej została podana w sposób przewidziany ustawą tj:
 - poprzez ogłoszenie prasowe,
 - obwieszenie w terenie,
 - na stronach internetowych urzędu,a także na portalu idea.kielce.eu.

2/ Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostokątnych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL aż do ujętego w SUiKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru, w tym ulicy Sabinówek, przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa. Układ ten jest bezpieczniejszy w przypadku wystąpienia zdarzeń losowych (awaria, wypadek, pożar).

3/ Ustalenia zmiany planu nie zabraniają urządzania miejsc postojowych w pasie drogowym. W stosunku do planu obecnie obowiązującego planu przyjęto mniejszą wymaganą szerokość jezdni (5,0 m zamiast 6,0 m) co zwiększa możliwości zagospodarowania pozostałej części pasa drogowego, w tym urządzenie miejsc postojowych. Natomiast, sama decyzja co do lokalizacji miejsc postojowych w pasie leży w gestii zarządcy drogi i nie należy do ustaleń planu.

4/ Występujące utrudnienia w ruchu były brane pod uwagę na etapie opracowania planu. Projekt planu zmniejszenie niedogodności poprzez:

- realizację wyżej opisanego wydajniejszego układu drogowego
- zmianę funkcji większości terenu przeznaczanego pod centrum handlowe na, generujący mniejszy ruch, teren zabudowy wielorodzinnej.

5/Droga KDL poprowadzona jest ponad Doliną Silnicy, na koronie skarpy, w zdewastowanym obszarze zajętych przez istniejącą drogę gruntową i kompleks garaży. Projekt został pozytywnie zaopiniowany i uzgodniony przez RDOŚ. Kwestię bezpieczeństwa pieszych, w tym dzieci, poruszających się w pasie drogowym nie są elementem projektu mpzp a powinny znaleźć odniesienie w projekcie organizacji ruchu.

6/ Co do przyjętych wskaźników miejsc postojowych to przyjmowane wskaźnik na poziomie 1,0-1,1. Wskaźnik tej wielkości przyjmowany jest obecnie zarówno w planach miejscowych, jak również w wydawanych decyzjach zabudowy.

Wielkość wskaźnika wynika z uwzględnienia, poza wskaźnikiem motoryzacji, również możliwości nabywcze mieszkańców.

W projekcie planu założona, większa od minimalnej, szerokość pasa drogowego drogi KDL1 (min. 13.5m) pozwoli właśnie na urządzenie miejsc parkingowych. Ponadto przyjęte w planie wskaźniki miejsc postojowych stanowią jedynie wymagania minimalne – inwestorzy poszczególnych terenów zawsze mają możliwość zrealizowania większej ilości miejsc.

Uwaga Nr 6

- dotyczy działek: 59, 60, 61/1,61/3, 62

84-165, 167,169, 171,173,175,177,179,181, 183,185, 186/1, 186/2, 186/4, 186/6, 186/8, 186/9, 208/27, 208/28, 208/30,

Treść uwagi:

1/ Brak informacji o projekcie zmiany planu i dyskusji publicznej w prasie lokalnej

2/ Sprzeciw wobec realizacji drogi biegnącej przez ul. Sabinówek i wzdłuż Doliny Silnicy

3/ Zwrócenie uwagi na utrudnienia w ruchu jaki dotyka obecnie kierowców na ul. Okrzei,

zwiększenia utrudnień w ruchu poprzez realizację drogi wzdłuż Doliny Silnicy.

4/Niekorzystny wpływ poprowadzenia ulicy (KDL) na architekturę krajobrazu oraz środowisko naturalne i jakość życia mieszkańców: zwiększenie emisji zanieczyszczeń oraz hałasu , bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1/ Informacja o wyłożeniu projektu zmiany do publicznego wglądu i o dyskusji publicznej została podana w sposób przewidziany ustawą tj:

- poprzez ogłoszenie prasowe,
- obwieszenie w terenie,
- na stronach internetowych urzędu,
- a także na portalu idea.kielce.eu.

2/ Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostokątnych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL aż do ujętego w SUIKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru, w tym ulicy Sabinówek, przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa. Układ ten jest bezpieczniejszy w przypadku wystąpienia zdarzeń losowych (awaria, wypadek, pożar).

3/ Występujące utrudnienia w ruchu były brane pod uwagę na etapie opracowania planu. Projekt planu zmniejszenie niedogodności poprzez:

- realizację wyżej opisanego wydajniejszego układu drogowego
- zmianę funkcji większości terenu przeznaczonego pod centrum handlowe na, generujący mniejszy ruch, teren zabudowy wielorodzinnej.

4/Droga KDL poprowadzona jest ponad Doliną Silnicy, na koronie skarpy, w zdewastowanym obszarze zajęтым przez istniejącą drogę gruntową i kompleksu garaży. Projekt został pozytywnie zaopiniowany i uzgodniony przez RDOŚ. Kwestię bezpieczeństwa pieszych, w tym dzieci, poruszających się w pasie drogowym nie są elementem projektu mpzp a powinny znaleźć odniesienie w projekcie organizacji ruchu.

Uwaga Nr 7

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1/ Uwaga do obszaru UC1:

Nie zgodność ze SUIKZP powierzchni terenu WOH-u: 4,4 ha w Studium – 0,61 ha w zmianie nr 1 mpzp

2/Uwaga do obszaru UC1:

Niezgodność ze SUIKZP powierzchni konturu UC1 – w zakresie rezerwy pod pas drogowy S74

3/ Uwaga do obszaru MWU2:

Brak zgodności ze SUIKZP w zakresie przeznaczenia terenu;

4/ Uwaga do obszaru MWU2:

Sprzeczność proponowanej zmiany nr 1 mpzp z uzasadnieniem uwag 1-12 i 15 złożonych do aktualnie obowiązującego planu;

5/ Uwaga do obszaru MWU2:

Przyjęcie wysokości zabudowy nie możliwej do uzyskania w oparciu o decyzje WZ - proponowane obniżenie dopuszczalnej wysokości zabudowy do 35m;

6/ Uwaga do obszaru MWU2, UMW1, MWU1:

Znaczne zwiększenie intensywności zabudowy w stosunku do obowiązującego planu. Brak uzasadnienia ekonomicznego na lokalnym rynku mieszkaniowym.

7/ Uwaga do obszaru MWU2, UMW1, MWU1:

Brak zgody na parkingi nadziemne. Problem z zachowaniem poziomu nasłonecznienia przy realizacji takich parkingów.

8/ Uwaga do obszaru MWU2, UMW1, UMW2, MWU1:

Brak zgody na zabudowę mieszkaniową w parterach budynków. Sprzeczność z uzasadnieniem uwag złożonych do aktualnie obowiązującego planu;

9/ Uwaga do obszaru MWU2, UMW1, UMW2, MWU1, UC1:

Zbyt niski przyjęty wskaźnik miejsc postojowych.

10/ Całość obszaru: potrzeba objęcia zmianą planu również ulic Zagnańska – Okrzei.

11/ Uwaga do obszaru UMW1:

Brak uzasadnienia dla podwyższenia wysokości zabudowy z 20 m do 25 m.

12/ Uwaga do obszaru MWU1:

Brak uzasadnienia dla podwyższenia wysokości zabudowy z 20 m do 25 m. Szczególnie w odniesieniu do warunków mikroklimatycznych.

13/ Uwaga do obszaru UMW2, UMW1, MWU2:

Ujednolicić wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej dla całości obszaru w postaci zieleni urządzonej na poz. 50% jak jest dla terenów UC1, MWU2.

14/ Całość obszaru: potrzeba przełożenia sieci ciepłowniczej nadziemnej w podziemną niezwłocznie w toku realizacji przyległej zabudowy handlowo-mieszkaniowo-usługowej.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1/ Zgodnie z obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Kielce tereny WOH-u mogły być przeznaczone również na inne funkcje: „Na wyznaczonych obszarach rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych możliwe jest dopuszczenie przeznaczenia terenu innego niż lokalizacja wielkopowierzchniowego obiektu handlowego. Dotyczy to w szczególności funkcji takich jak:

- magazynowe,
- usługi ogólnomiejskie i podstawowe,
- handel i rzemiosło,
- w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa.”

Tym samym kontur terenu WOH w Studium nie jest tożsamy z obszarem UC1 w planie.

2/ Wyznaczenie linii rozgraniczających poszczególne tereny odbywa się wyłącznie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Stąd też z rysunku Studium nie można przesądzać o rozmiarach terenu przeznaczonego pod węzeł drogowy. Rozwiązania planu uwzględniają odpowiednią rezerwę terenu pod drogę S74. Projekt planu został uzgodniony z organami

właściwymi w w/w sprawie tj. Wojewodą oraz Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.

3/ Odpowiedź jak do pkt.1. Łączna powierzchnia terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną wynosi 2,17 ha co stanowi 49% terenu WOH-u określonego w Studium.

4/Zarówno obowiązujący miejscowy plan jak i projektowana zmiana nie zawiera możliwości lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie drogi 74. Ponadto w zmianie planu wprowadzono dodatkowe obostrzenia dotyczące zabudowy mieszkaniowej: „2a) nowe budynki lokalizowane w odległości mniejszej niż 100 m od linii rozgraniczającej z terenem KDS1 powinny posiadać skuteczne zabezpieczenia akustyczne i antywibracyjne chroniące od nadmiernego hałasu i drgań związanych z przebiegiem ulicy Jesionowej,”

5/Decyzja o warunkach zabudowy a plan miejscowy to dwa odmienne instrumenty planistyczne przewidziane ustawą. Właśnie plan jest narzędziem umożliwiającym kreację nowych form, odmiennych od zastanych w najbliższym sąsiedztwie. Jeśli chodzi o wysokości zabudowy to ustalenia zmiany kontynuują koncepcję tworzenia przeciwwagi dla istniejącej zabudowy wysokiej po zachodniej stronie ul. Zagnańskiej, z tym, że oddalają miejsce usytuowania tej zabudowy do narożnika ulic Zagnańska / Jesionowa. Oddalenie to z kolei pozwala na zastąpienie jednej dominaty grupą 2-4 subdominant co uzasadnia przyjęta maksymalną wysokość zabudowy.

6/ Nie można się zgodzić z argumentem, że nastąpiło znaczne zwiększenie intensywności zabudowy w kwartale ulic. Faktycznie zwiększenie wskaźnika intensywności zabudowy nadziemnej nastąpiło tylko w terenach UMW1 i MWU1 (z 2,0 na 3,0) przy czym tereny te częściowo są już zagospodarowane na „starych parametrach” natomiast w terenie MWU2 nastąpiło zmniejszenie tego wskaźnika (z 3,5 na 3,0). Wysokość zabudowy uzasadniono w pkt 6. Co do uzasadnienia ekonomicznego podaży nowych mieszkań to plan nie narzuca bezpośrednio uregulowań w tym zakresie tj. nie określa minimalnej lub maksymalnej ilości mieszkań. Jeżeli inwestor uzna, że możliwa do zrealizowania (zgodnie z ustaleniami planu) ilość mieszkań przekracza popyt zawsze może odstąpić od realizacji części obiektów lub wybudować mniejsze.

7/ Z uwagi na trudne warunki gruntowe może zachodzić konieczność realizacji garaży wbudowanych również na kondygnacjach nadziemnych. Natomiast w zakresie nasłonecznienia pomieszczeń odpowiednie wymagania określone są w par. 60 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie i ich spełnienie jest wymagane niezależnie bez względu na sposób lokalizacji parkingów.

8/ Uzasadnienie do uwagi nr 38 wniesionej do obecnie obowiązującego planu odnosiło się do planowanej pierzei zabudowy od strony Doliny Silnicy. Obecnie w związku z dość szybkim tempem powstawania nowej zabudowy na terenie planu a jednocześnie ograniczonym tempem wykupu garaży zachodzi potrzeba zwiększenia elastyczności ustaleń planu w zakresie zagospodarowania parteru.

9/Przyjęty wskaźnik jest adekwatny do przyjmowanych obecnie w innych obszarach Miasta. Ustalając wskaźnik na poziomie 1,0-1,1 brano pod uwagę nie tylko potrzeby parkingowe ale również możliwości nabywcze mieszkańców.

Należy nadmienić, że jest to wskaźnik minimalny i deweloper zawsze może zrealizować go w wyższym zakresie.

10/ Uregulowanie obsługi komunikacyjnej terenów wyznaczonych w planie jest wystarczające, zwłaszcza w obliczu znacznego zmniejszenia terenu przeznaczonego pod wielkopowierzchniowy obiekt handlowy.

11/ Wysokość zabudowy została podwyższona z uwagi na potencjalne bliskie sąsiedztwo budynków wysokich w terenie MWU2.

12/ j.w.. Ponadto warunki mikroklimatyczne nie są uzasadnieniem dla ograniczenia wysokości zabudowy.

13/ Wymaganą powierzchnię biologicznie czynną przyjęto odmiennie dla obszarów zabudowy

usługowej a odmiennie dla obszarów zabudowy wielorodzinnej. Dodatkowe wymaganie „50 % w postaci zieleni urządzonej” dla terenów UC1 i MWU2 stanowi utrzymanie obecnie obowiązujących ustaleń planu dla tych obszarów.

14/Nie należy do materii projektu planu ustalenie terminów realizacji poszczególnych inwestycji.

Uwaga Nr 8

- dotyczy całości obszaru, w szczególności działki 46/22, 46/29, 46/36, 46/38, 46/42

Treść uwagi:

1. Nie uwzględnienie wystarczających rozwiązań komunikacyjnych adekwatnych dla planowanej bardzo intensywnej gęstości zaludnienia na obszarze MWU2.
2. Opracowanie zmian zagospodarowania bez zaplanowania zamian w obszarach przyległych, w szczególności w zakresie komunikacji.
3. Zaplanować przebudowę skrzyżowania ul. Zagnańskiej z ul. Okrzei, w szczególności lewoskrętu z ul. Zagnańskiej.
4. Zapewnić drugą drogę dojazdową dla obszaru która nie będzie wychodzić z ul. Okrzei.
5. Planowana wysoka zabudowa na obszarze MWU2 (55m – 17 pięter) niespójna z koncepcją architektoniczną stosowaną na obszarach okolicznych – wszystkie okoliczne są maksymalnie 5 kondygnacyjne – 25 m. Zabudowa powinna być taka jak na obszarach przyległych czyli do 25 m.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Rozwiązania komunikacyjne w obszarze planu są wystarczające dla planowanej zabudowy. Szacunkowa liczba mieszkańców terenu MWU2 wyniesie około 1000 osób. Dla porównania - jest to liczba równa około 3 blokom mieszkalnym na os. Barwinek.
2. Uwaga wykracza poza teren objęty opracowaniem. Granice planu zostały wyznaczone przez granice obecnie obowiązującego dokumentu. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę charakter wprowadzanych zmian (zmniejszenie potencjalnego ruchu kołowego generowanego przez obiekty zrealizowane zgodnie z ustaleniami planu), brak podstaw do rozszerzania granic planu.
3. Uwaga wykracza poza teren objęty opracowaniem. Ponadto wnioskowane regulacje dotyczą organizacji ruchu co nie należy do ustaleń planu miejscowego.
4. Teren objęty planem ograniczony położony jest w kwartale zabudowy ograniczonym ulicami: Okrzei, Zagnańska, Jesionowa oraz doliną Silnicy. Droga dojazdowa proponowana w uwadze musiałaby zostać włączona:
 - a) do ul. Jesionowej,
 - b) do układu lokalnego dróg po drugiej stronie ul. Silnicy.Pierwszy wariant jest nie możliwy ze względów prawnych- naruszałby par. 9 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 poz. 124), w szczególności w zakresie minimalnych wymaganych odległości między skrzyżowaniami.
Drugi wariant nie jest wskazany ze względów środowiskowych, w szczególności na ochronę Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, wymagałby bowiem realizację obiektu mostowego przecinającego Dolinę Silnicy.
5. Zaproponowane ustalenia planu umożliwiają realizację około 3 wysokich budynków które będą stanowić subdominanty w najbliższym otoczeniu. Jest to zabieg celowy mający na celu

urozmaicenie charakteru powstającej zabudowy. Nie można się zgodzić ze stanowiskiem, że warunkiem zastosowania w planie miejscowym wyższej zabudowy jest konieczność istnienia już takiej zabudowy lub też możliwość jej kontynuacji na dalszym obszarze.

Uwaga Nr 9

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

Zmianę zapisu przeznaczenia terenu KDL1 (ulica publiczna klasy L) na publiczny ciąg pieszo-rowerowy – KDPR i zastosowanie odmiennego rozwiązania komunikacyjnego dla obsługi terenów UC1 I MWU2 (autorska koncepcja obsługi terenów i rozwiązania węzła na proj. drodze S74 Zagnańska-Jesionowa w załączeniu).

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Uwaga, w zakresie przebudowy węzła drogi S74, wykracza poza teren objęty opracowaniem. Granice planu zostały wyznaczone przez granice obecnie obowiązującego dokumentu. Ponadto proponowana lokalizacja zjazdu na ul. Jesionową koliduje z:

- a) realizowanym na podstawie prawomocnego pozwolenia na budowę obiektem centrum usługowo-handlowym (jezdnie usytuowano na wprost witryny wejściowej do lokalu usługowego zaprojektowanego w parterze budynku handlowo-usługowego),
- b) ustalonym w par. 5 lit. f uchwały Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zakazem lokalizowania obiektów budowlanych w odległości 100 m od linii brzegowej (zjazd nie jest celem publicznym w związku z czym nie podlega wyłączeniu o którym mowa w art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody).

Zmiana drogi KDL1 na ciąg pieszo-rowerowy KDPR nie jest również możliwa z uwagi na fakt, że z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę. Ponadto przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

Uwaga Nr 10

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Niezgodność usytuowania drogi KDL1 w odległości 50m od linii brzegowej rzeki Silnicy z uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu – w prognozie oddziaływania na środowisko w pkt. XI zakazuje się budowy obiektów budowlanych w pasie 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych.

Niemożliwe jest efektywne wykonanie zabezpieczeń ochrony obszarów w zakresie hałasu, powietrza, wód, ochrony przyrody i krajobrazu określone na w przepisach par 174 – 194

Rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, ponieważ na drodze klasy L dopuszczalne jest tylko stosowanie zieleni izolacyjnej która jest nieskuteczna w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny

Wnoszę o zmianę zapisu jednostki urbanistycznej teren publicznej ulicy KDL1 na teren ciągu pieszo -rowerowy mieszanego KDPR o parametrach wyszczególnionych w uwadze.

2. Z uwagi na usytuowanie w Kieleckim Obszarze Chronionego Krajobrazu „obszar A” zakazuje się:

- a) likwidowania i niszczenia zadrzewień poza celami hydrotechnicznymi i związanymi z bezpieczeństwem ruchu drogowego
- b) budowy obiektów budowlanych w pasie o szerokości 100 m o linii brzegów rzeki Silnicy
- c) budowy od strony zachodniej i wschodniej terenów ZU1 ekranów akustycznych
- d) budowy i ustawiania obiektów reklamowych

Niemożliwe jest wykonanie drogi KDL1 z przyczyn j.w.

3. W dolinie Silnicy występuje 50 gatunków zwierząt chronionych (w tym owady płazy, gady i ssaki) w wyniku czego należy wykonać jedynie ciąg pieszo-rowerowy mieszany oparty na nawierzchni naturalnej kruszywowej przepuszczalnej nieobciążonej ruchem pojazdów, a ze względu na występowanie obszarów wysokiej i najwyższej ochrony wód podziemnych należy zakazać prowadzenia ruchu samochodowego.

4. Biorąc pod uwagę fakt, że dostawy do centrum handlowo-usługowego wykonywane są zawsze do zaplecza to zainicjowanie zmiany MPZP przez prywatnego przedsiębiorcę zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie może powodować, że Urząd Miasta opracowuje zmiany do MPZP niezgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi a także niezgodność z uchwalonym prawem lokalnym.

5. a) Wadliwe przyjęcie klasyfikacji drogi KDL1 jako ulicę klasy L (zamiast drogi o najniższych parametrach technicznych) ponieważ :

- droga klasy L nie powinna być ślepo zakończona
- konieczność (z uwagi na ślepe zakończenie) zastosowania najniższych parametrów technicznych
- połączenie wyłącznie z drogami dojazdowymi
- ulice lokalne służą do zabudowy osiedli, natomiast ulice najniższych kategorii służą do obsługi zespołu budynków lub obiektów
- niezgodność zapisów odnośnie szer. fragmentu pasa drogowego (7,7 m -od skrzyżowania z ul. Sabinówek w kierunku południowym) powodująca konieczność uzyskania odstępstwa od przepisów rozporządzenia dotyczącego warunków technicznych dróg
- droga z dopuszczeniem pojazdów niezgodna z uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
- opisane parametry są dużo większe niż przewidują minimalne warunki techniczne

b) Nie spełnienie minimalnych parametrów technicznych określonych w rozporządzeniu MTiGM z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w szczególności:

- szerokość ulicy w liniach rozgraniczających nie powinna być dla drogi klasy L mniejsza niż 12,0 m (par. 7 ust. 1 rozporządzenia)
- szerokość pasów ruchu powinna wynosić na drodze klasy L – 2,75, (par. 15 ust.1 rozporządzenia)
- szerokość pasa ruchu może być zwiększona do 3,5 m jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej i ilościowej ruchu (par. 15 ust.2 rozporządzenia)
- w przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m (par. 15 ust.4 rozporządzenia)

c) Zapisy parametrów przewidziane w MPZP nie będą parametrami drogi bulwarowej tylko drogi obsługującej duży ruch (w tym ciężki). Przy projektowaniu dróg nie według oczekiwań jednostki (inwestora terenów Plaza) a oczekiwań społecznych droga powinna posiadać następujące parametry:

- szerokość pasa drogowego 12,0 m
- jezdnia 2 x 2,75m
- bez chodników i możliwości parkowania
- ruch wyłącznie pieszo-rowerowy

d) Doprowadzenia do zgodności prawem (Zakwalifikowanie drogi KDL1 niezgodne z prawem z powyżej wymienionych przyczyn) i zakwalifikowanie jednostki urbanistycznej jako ciągu pieszo-rowerowego mieszanego o nawierzchni z kruszywa naturalnego – droga KDPR.

6. Wniosek o:

- uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko
- wykonanie prognozy i analizy ruchu dla stanu po zmianie MPZP
- wykonanie mapy skumulowanego oddziaływania akustycznego w odniesieniu do jednostki urbanistycznej KDL1
- wykonanie mapy skumulowanego oddziaływania w odniesieniu do pozostałych prognozowanych oddziaływań na środowisko.

Prognoza oddziaływania na środowisko nie uwzględniła:

- powstania centrum handlowo-usługowego
- powstania budynków wielokondygnacyjnych

Wnosimy o planowanie przestrzenne na podstawie zleconych przez Państwa na naszą prośbę firmie zewnętrznej analiz i prognoz ruchu z określeniem skutków wprowadzenia MPZP w życie.

7. Uzasadnienie i wykazanie analiz na podstawie, których przyjęto wartość wskaźnika miejsc postojowych oraz określenie wskaźnika na poziomie 1,5 jako minimalnego dla potencjalnych mieszkańców obszaru.

8. Likwidację połączenia drogi KDD1 z proponowanym ciągiem pieszo-rowerowym KDPR1. Wykonanie połączenia KDD1 z proponowanym KDPR ciągiem pieszo-rowerowym mieszanym. Po zmianie drogi KDD1-KDD3 należy zakończyć placem do zawracania.

9. Ze względu na wykonanie planu na potrzeby jednostki realizacja zmiany mpzp jak i projektu budowy dróg powinna być finansowana ze środków następcy prawnego Plazy – w nawiązaniu do art. 16 ustawy z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Wnoszę o wskazanie obiektów które będą obsługiwane przez drogę KDL1 na odcinku od KDD2 w stronę jednostki MWU2 i UC1.

10. a) Wnoszę o dostosowanie zapisów MPZP do stanu faktycznego – wprowadzenie dla obszaru UMW1 **zakazu** wykształcenia oraz utrzymania ciągu elewacji frontowych zwróconych w kierunku terenu ZU1, wzdłuż jednostki oznaczonej na rysunku planu symbolem KDPR.

b) Ustalenia tylko dla obszaru UMW1 nakazu wykształcenia oraz utrzymaniu ciągu elewacji frontowych jest nielogiczne ponieważ takie zasady powinny dotyczyć wszystkich jednostek pozwalających na zabudowę mieszkaniową przyległą do KDL1.

c) W stanie obecnym brak jest potrzeby komunikacyjnej, dla których miałyby powstać droga KDL1 na odcinku od KDD2 poza jednostkami MWU2 i UC1 stanowiących teren Inwestora który jest następcą prawnym poprzedniego właściciela.

d) Budowa KDL1 jako drogi publicznej służyć będzie tylko jednemu interesowi, jest spowodowana inwestycją niedrogową, winna być finansowaną przez inwestora tego przedsięwzięcia zgodnie z ustawą o drogach publicznych.

e) Wnoszę zamianę i zaklasyfikowanie przedmiotowej jednostki (KDL1) jako ciągu pieszo-rowerowego mieszanego KDPR.

II. Wnosimy o odstąpienie od projektu poprowadzenia ulicy wzdłuż Doliny Silnicy

III. Wnosimy o utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego jako atrakcyjnego bulwaru.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Zgodnie art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Z kolei art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zalicza budowę dróg do celów publicznych. Zatem znajdujący się w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zakaz lokalizowania obiektów budowlanych w pasie 100 m od brzegów rzek nie będzie miał zastosowania do drogi KDL1. Ustalenia projektu planu odnoszące się do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zostały, zgodnie z par. 23 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, uzgodnione z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

Ustalenia projektu planu nie wykluczają wykonania zabezpieczeń ochrony obszarów w zakresie hałasu, powietrza, wód, ochrony przyrody i krajobrazu określonych w przepisach par. 174 – 194 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W odniesieniu do uciążliwości hałasowej to zarówno zapisy planu jak również przepisy prawa nie wykluczają stosowania także innych niż zieleń izolacyjna metod walki z hałasem. Niemniej jednak spodziewana wielkość ruchu na drodze KDL1 nie powinna generować ponadnormatywnego hałasu wymagającego zastosowania dodatkowych zabezpieczeń.

Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostopadłych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL aż do ujętego w SUiKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa.

Dlatego też nie jest korzystnym wprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego w miejsce ulicy KDL1. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

2. Zakazy i nakazy związane z usytuowaniem części terenów w granicach KOChK określone, są w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego odwołuje się do tych zakazów w par. 11 pkt 1. Punkt ten nie zostaje zmieniony w zmianie planu. Niezależnie od powyższej uchwały projekt zmiany planu zakazuje lokalizowania wolnostojących tablic i urządzeń reklamowych na całym obszarze z wyłączeniem terenu UC1.

3. Występowanie zwierząt chronionych określone zostało w dokumentach o charakterze przeglądowym, nie zaś na podstawie szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych, gdzie określone zostałoby siedlisko występowania gatunków chronionych czy stanowisko rozrodcze. Informacja przyrodnicza o charakterze ogólnym i odnoszącym się do Doliny Silnicy jako całości nie stanowi wystarczających przesłanek dla wykluczenia realizacji pasa drogowego o charakterze drogi lokalnej, tym bardziej, że biegnie ona śladem obecnie użytkowanej drogi gruntowej i nie wiąże się ze zmianą/zniszczeniem siedlisk przyrodniczych (zbiorowisk roślinnych, stanowisk rozrodczych) lub przeprowadzonych na dużą skalę wycinką drzew. Obowiązujące przepisy prawne nie pozwalają na wprowadzenie zakazu ruchu samochodowego na obszary wysokiej i najwyższej ochrony wód podziemnych. Biorąc pod uwagę, że obszary te pokrywają znaczną część obszaru zurbanizowanego

miasta wprowadzenie takiego zakazu byłoby całkowicie nieracjonalne.

4. O podjęciu prac nad zmianą planu decyduje Rada Miasta w uchwale o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego. Złożone wnioski mogą być przesłanką do podjęcia takiej uchwały ale jej nie inicjują. Wyżej wymienione dokumenty nie mają związku z lokalizacją miejsca dostaw do centrum handlowo-usługowego. Zgodność inwestycji z warunkami technicznymi podlega badaniu na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę. Ustalenia planu nie generują rozwiązań nie możliwych do zrealizowania z zachowaniem obowiązujących warunków technicznych ani też nie są sprzeczne z prawem lokalnym.

5. a) Przyjęcie klasyfikacji drogi jako L (lokalnej) jest prawidłowe i zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w szczególności:

- przepisy rozporządzenia nie wykluczają ślepego zakończenia drogi klasy L – par. 125 określa sposób nieprzelotowego zakończenia drogi klasy L lub D

- przepisy nie określają przypadków w których wymagane byłoby projektowanie drogi na minimalnych parametrach technicznych

- do drogi KDL1 włącza się kilka dróg dojazdowych (KDD1-3 oraz ul. Kąpielowa) ruch na drodze KDL1 będzie większy niż na drogach KDD i przemawia za przyjęciem wyższej klasy drogi, Ponadto zakłada się także przedłużenie drogi KDL aż do ujętego w SUIKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą).

- ulica KDL1 wraz z ul. Okrzei i jej przedłużeniem wzdłuż ulicy Zagnańskiej służy obsłudze całego obszaru objętego planem oraz części obszarów przyległych - będzie więc ona typową ulicą osiedlową

- zmniejszona szerokość pasa drogowego w jego końcowym fragmencie wynika z faktu że tylko jego część znajduje się w granicach planu – pozostała część jest ujęta w opracowywanym planie (uchwała Rady Miasta Kielce Nr L/1190/2010 z dn. 27 maja 2010 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.: ul. Okrzei – Dolina Silnicy – przedłużenie ul. Pocieszka”). Łączna szerokość pasa drogowego (w obu planach) w największym miejscu wyniesie 12,2 m.

- zgodnie art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Z kolei art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zalicza budowę dróg do celów publicznych. Zatem znajdujący się w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zakaz lokalizowania obiektów budowlanych w pasie 100 m od brzegów rzek nie będzie miał zastosowania do drogi KDL1. Ustalenia projektu planu odnoszące się do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zostały, zgodnie z par. 23 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, p uzgodnione z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska

- przewidziane planem parametry są nieznacznie większe od wymagań rozporządzenia co jest zaletą a nie wadą projektu planu.

b) Parametry drogi KDL1 określone w projekcie planu spełniają wymagania określone Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w szczególności:

- szerokość ulicy klasy L przewidziana w planie wynosi min. 13,5 wobec wymaganego minimum 12,0 m (par. 7 ust. 1 rozporządzenia),

- szerokość pasa ruchu przyjęta w planie wynosi min. 3,0 i rozwiązanie takie jest zgodne z par. 15 ust. 2 rozporządzenia przewidywana struktura rodzajowa ruchu - przewiduje się bowiem w godzinach ruch samochodów do wywozu odpadów obsługujących obszar objęty planem i tereny bezpośrednio przylegające do drogi KDL1 a także wykorzystywanie drogi jako jezdni manewrowej dla usytuowanych w pasie drogowym stanowisk postojowych. Szerokość ta jest również zgodna z realizowaną obecnie inwestycją (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.),

- ustalenia planu nie wykluczają możliwości zastosowania elementów uspokojenia ruchu, które będą wynikały z zastosowanej przez zarządcę drogi organizacji ruchu i nie są przedmiotem projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

c) Głównym elementem planu mogącym generować większy ruch jest centrum handlowo-usługowe. Obiekt ten uzyskał już pozwolenie na budowę i realizowany jest w oparciu o istniejący zjazd z drogi serwisowej ul. Zagnańskiej. Od tej strony zaplanowano zarówno główny parking jak i dostawę towarów. Zakłada się, że ewentualnie podłączenie go do drogi KDL1 umożliwi przejście części ruchu osobowego. Zapisy parametrów planu nie wykluczają „bulwarowego” charakteru drogi. Konkretnie rozwiązania będą możliwe do ustalenia na etapie późniejszym – w projekcie drogi i projekcie organizacji ruchu.

Rozwiązania drogi KDL 1 zawarte w projekcie planu są w znacznym stopniu powieleniem rozwiązań zawartych w obecnie obowiązującym planie. Na etapie składania wniosków do projektu planu nikt nie składał wniosków dotyczących zmiany ustaleń planu w zakresie ograniczenia ruchu na drodze KDL1 do ruchu wyłącznie pieszo-rowerowego. Nie można zatem przyjąć, że droga zaproponowana w planie jest spełnieniem oczekiwań inwestora terenów „Plaza” a stoi w kontrze wobec oczekiwań społecznych.

d) Droga KDL1 została wprowadzona w obecnie obowiązującym mpzp uchwalonym uchwałą Nr XLIX/858/2013 Rady Miasta Kielce z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu "Kielce Północ - Obszar II.2: Centrum handlowo - usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej. Zmiana planu, w odniesieniu do drogi KDL1, utrzymuje większość zapisów obecnie obowiązującego planu. Zgodność uchwały z 2013 r. z przepisami prawa była przedmiotem badania przez organ nadzorczy - Wojewodę Świętokrzyskiego i organ nie stwierdził naruszenia prawa.

6. W trakcie pracy nad prognozą wykorzystano wszystkie dostępne dane źródłowe oraz dostępne dokumenty. Zarówno zakres prognozy jak i analizy i wnioski w niej zawarte zostały opracowane zgodnie z obowiązującymi przepisami (ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko) oraz uzyskała pozytywną opinię i uzgodnienie z wymaganymi przez prawo organami i instytucjami, w tym w szczególności RDOŚ i PPIS.

Oddziaływanie akustyczne skumulowane oparte na podstawie analizy ruchu drogowego wykracza poza zakres ustawowy prognozy. Jest to etap realizacji inwestycji i postępowania w/s oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prognoza ma zadanie określić wpływ na środowisko planu miejscowego jako całości, w dostosowaniu do skali dokładności planu miejscowego i jego stopnia ogólności (plan miejscowy jest dokumentem przesadzającym o przeznaczeniu terenu i jego sposobie zagospodarowania a prognoza analizuje w kontekście prawdopodobieństwa rozwiązania planistyczne, a nie budowlane).

Charakter zmian polegający na zmianę funkcji większości terenu przeznaczanego pod centrum handlowe na, generujący mniejszy ruch, teren zabudowy wielorodzinnej, jak również niewielki zakres terytorialny planu ograniczający się do kilku ulic dojazdowych i jednej lokalnej powoduje, że nie ma potrzeby sporządzania dodatkowych prognoz ruchu na potrzeby planu. Autorzy projektu planu analizowali kwestie ruchowe we własnym zakresie a skutki wprowadzenia MPZP w życie opisane są w prognozie oddziaływania na środowisko.

Niemniej jednak w związku z złożonymi uwagami zlecono, uwzględniając sugestie Radnych z komisji Ładu Przestrzennego i Gospodarki Nieruchomościami, niezależną prognozę ruchu.

Prognoza ta, jako dokument niezależny, nie stanowi elementu planu ani prognozy oddziaływania na środowisko. Będzie ona natomiast materiałem pomocniczym dla Radnych przy rozpatrywaniu uwag.

7. Wskaźnik miejsc postojowych przyjęto na podstawie następujących założeń:

- każdy lokal mieszkalny powinien mieć zapewnione miejsce postojowe,
- dodatkowo należy zapewnić 10 % rezerwę miejsc.

Jest to wskaźnik minimalny który należy obowiązkowo spełnić, co nie wyklucza możliwości realizacji większej ilości miejsc postojowych. Zależne to będzie jednakże od wymagań nabywców lokali, co na etapie opracowania planu nie jest możliwe do ustalenia. Wskaźnik w tej wielkości przyjmowany jest obecnie najczęściej - zarówno w opracowywanych planach jak i decyzjach o warunkach zabudowy.

Przyjęcie wskaźnika wyższego wiąże się z ryzykiem, że znaczna część miejsc postojowych nie znajdzie nabywców. Ustalając wskaźnik miejsc postojowych brano pod uwagę nie tylko potrzeby wynikające z wskaźnika motoryzacji ale również możliwość nabywcze mieszkańców. Podmioty składające wnioski do planu oszacowały zapotrzebowanie na miejsca postojowe na poziomie 0,8 - 1,0 m.p./mieszkanie. W skrajnym przypadku niemal połowa miejsc postojowych nie znalazła by nabywców a koszt ich wybudowania podnosiłby cenę m2 mieszkania.

8. Z powyżej wyszczególnionych przyczyn nie można ustalić ciągu pieszo-rowerowego w miejsce ulicy KDL1 a ulic KDD1-3 zakończyć ślepo placami do zawracania.

9. Uwaga nie dotyczy zapisów planu ani też zapisów prognozy oddziaływania na środowisko. Zapisy planu miejscowego nie mogą określać bezpośrednio źródeł finansowania inwestycji mogących powstać na jego podstawie. Koszty sporządzenia projektu planu zgodnie z art. 21 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu przestrzennym obciążają budżet gminy. Na odcinku od KDD2 w stronę terenu MWU2 i UC1 droga KDL1 może obsługiwać:

- planowany parking w terenie KPJ1
- istniejący budynek wielorodzinny Okrzei 66
- usługowe partery budynków pod adresem Zagnańska 78
- planowaną zabudowę w terenie MWU2
- realizowany obiekt handlowo-usługowy w terenie UC1

a pośrednio także pozostałe obiekty zlokalizowane przy KDD1.

10. a) Ciąg elewacji frontowych w terenie UMW1, zgodny z definicją zawartą w obecnie obowiązującym planie został już wykształcony – obiekty zostały zabudowane lub znajdują się w budowie.

b) Wykształcenie ciągu elewacji w terenie UMW1 wynika z ustaleń już obowiązującego planu a ponadto podyktowane jest cechami geometrycznymi działek. W pozostałych przyległych do drogi KDL1 terenach wyznaczonych pod zabudowę (MWU1) przyjęto koncepcję zabudowy wysokiej, punktowej pozwalającej na większy udział terenów zielonych.

c) Efektem komunikacyjnym drogi KDL1 jest obustronne podłączenie całości obszaru objętego planem oraz części obszarów sąsiadujących. Droga KDL 1 połączona jest z szeregiem prostokątnych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nią a drogą serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicą Okrzei. Istniejące w planie rozwiązanie (z drogą KDL1) pozwala na równomierne rozłożenie ruchu. Natomiast w chwili obecnej droga ta fizycznie istnieje i obsługuje ciąg 95 garaży indywidualnych.

d) Uwaga nie dotyczy zapisów planu ani też zapisów prognozy oddziaływania na środowisko. Zapisy planu miejscowego nie mogą określać bezpośrednio źródeł finansowania inwestycji mogących powstać na jego podstawie.

e) Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.). Nie można zrezygnować z drogi na rzecz ciągu pieszo-rowerowego.

II. Z przyczyn j.w nie można odstąpić od planowanego poprowadzenia ulicy KDL1 wzdłuż Doliny Silnicy

III. Z przyczyn j.w nie można ustalić ciągu pieszo-rowerowego w miejsce ulicy KDL1.

Uwaga Nr 11

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

I. Poprzez ustalenie zagospodarowania w postaci ulic biegnącej wzdłuż Doliny Silnicy Urząd Miasta Kielce:

1. nie zamierza do ochrony a przeciwnie do degradacji Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu obszar A – przekrój doliny powoduje że wybudowanie drogi nasili kumulowanie zanieczyszczeń
2. nie bierze pod uwagę analiz ruchu drogowego oraz analiz środowiskowych i społecznych
3. nie waży właściwie interesu publicznego tj. realizowanego obecnie prawa mieszkańców i turystów do korzystania z KOChK w warunkach nie pogorszonych emisją spalin oraz hałasu z interesem dewelopera i interesem ewentualnych potencjalnych nabywców nieruchomości
4. przedkłada interes dewelopera i interes ewentualnych potencjalnych nabywców nieruchomości nad interes ogółu
5. lekceważy dobro wspólne tj. dobrostan Kielczan oraz turystów i prawo do ochrony wysoko cenionych wartości takich jak środowisko naturalne
6. lekceważy interes publiczny tj. określone w prawie i chronione przez prawo elementy dobra wspólnego jakim jest KOChK obszar A, a tym samym obniża walory turystyczne Kielc
7. nie bierze pod uwagę wymagań dotyczących ochronę interesów osób trzecich tj. wszystkich kielczan korzystających z możliwości wypoczynku i rekreacji w KOChK zapominając, że:
 - planowana inwestycja nie może powodować uciążliwości powodowanych przez hałas lub wibracje
 - inwestycja powinna ochronę przed zanieczyszczeniem powietrza
 - inwestycja nie powinna powodować wycinki drzew i krzewów

II. Wnosimy o odstąpienie od projektu poprowadzenia ulicy wzdłuż Doliny Silnicy

III. Wnosimy o utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego jako atrakcyjnego bulwaru.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

I.

1. Wpływ ustaleń planu, w tym drogi KDL1 na Kielecki Obszar Chronionego Krajobrazu był przedmiotem analizy przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach. Zgodnie z par. 23 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody projekt planu wymagał, w odniesieniu do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, uzgodnienia z właściwym regionalnym dyrektorem ochrony środowiska i uzgodnienie takie uzyskał.
2. Droga KDL1 została wprowadzona w obecnie obowiązującym mpzp (uchwała Nr XLIX/858/2013 Rady Miasta Kielce z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu "Kielce Północ - Obszar II.2: Centrum handlowo - usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej"). Na etapie opracowania obecnie obowiązującego planu uznano, że właśnie w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej wyznaczonych terenów zabudowy mieszkaniowej i usługowej niezbędne jest domknięcie sieci drogowej ulicą KDL1. Realizacja drogi KDL1 przyniesie miastu szereg korzyści, w tym korzyści środowiskowe. W ramach realizacji drogi zlikwidowany zostanie bowiem ciąg garaży indywidualnych murowanych oraz tzw „blaszaków” z nieurządzoną drogą dojazdową - na chwilę obecną szpecący otoczenie a zorganizowanie odprowadzenia i podczyszczenia wód deszczowych ograniczy ryzyku

zanieczyszczenia wód Silnicy substancjami ropopochodnymi. Szerokość pasa drogowego pozwoli na urządzenie dodatkowych miejsc postojowych co jest odpowiedzią na zapotrzebowanie społeczne. Ponadto na etapie składania wniosków do projektu planu nikt nie składał wniosków dotyczących zmiany ustaleń planu w zakresie likwidacji drogi KDL1 i jej zmiany na ciąg pieszo-rowerowy.

3 i 4. Przedstawiony projekt planu uwzględnia zarówno prawo mieszkańców i turystów do wypoczynku z KOChK jak również potrzeby komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego planem. Zaprojektowana droga jest drogą lokalną i jej realizacja nie spowoduje nadmiernej emisji hałasu i spalin, pozwoli natomiast na właściwe obsłużenie komunikacyjne obszaru planu. Tym samym nie można mówić o przedkładaniu interesu dewelopera nad interes publiczny.

5. Realizacja ustaleń planu nie jest sprzeczna z uwarunkowaniami dotyczącymi Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i nie prowadzi do pogorszenia stanu środowiska naturalnego a wprost przeciwnie. Uporządkowanie zdewastowanego krajobrazu terenów garażowiska i wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej z 30% udziałem powierzchni biologicznie czynnej w miejsce terenów przemysłowych po bazie PKS będzie korzystne dla środowiska.

6. Ustalenia planu nie naruszają przepisów z zakresu ochrony środowiska, co potwierdza fakt uzgodnienia projektu planu przez RDOS.

7. Ochrona interesów osób trzecich nie dotyczy wyłącznie osób korzystających z wypoczynku w Dolinie Silnicy ale również osób które nabyły nieruchomości pod rządami obecnie obowiązującego planu miejscowego. W szczególności należy ostrożnie podchodzić do zmian mogących powodować utratę lub ograniczenie praw nabytych. W szczególności należy brać pod uwagę możliwość wystąpienia z roszczeniem o którym mowa w art. 36 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

II. Z przyczyn j.w nie można odstąpić od planowanego poprowadzenia ulicy KDL1 wzdłuż Doliny Silnicy

III. Z przyczyn j.w nie można ustalić ciągu pieszo-rowerowego w miejsce ulicy KDL1.

Uwaga Nr 12

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

I.

1. Naruszenie przepisów uchwały Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu – szczegółowo wymienionych w uwadze.

2. Nie uwzględnienie w projekcie zmiany nr 1 MPZP oraz w prognozie oddziaływania na środowisko ograniczeń wynikających z ustanowienia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu

3. Poprowadzenie ulicy KDL1 w sprzeczności z zakazami wynikającymi z ustanowienia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu

4. Nieuwzględnienie w planie ograniczeń wynikających z ustanowienia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz nie wzięcie pod uwagę uwarunkowań i kierunków w planowaniu przestrzennym miasta.

5. Uwzględnienie celu publicznego jakim jest ochrona zagrożonych gatunków roślin i zwierząt lub siedlisk przyrody jako celu nadrzędnego.

6. Uwzględnienie celu publicznego jakim jest ochrona zagrożonych gatunków roślin i zwierząt lub siedlisk przyrody jako nadrzędnego nad realizacją drogi.

II. Wnoszę o odstąpienie od projektu poprowadzenia ulicy wzdłuż Doliny Silnicy

III. Wnoszę o utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego jako atrakcyjnego bulwaru.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Droga KDL poprowadzona jest ponad Doliną Silnicy, na koronie skarpy, w zdewastowanym obszarze zajęтым przez istniejącą drogę gruntową i kompleks garaży. Zgodnie z par. 23 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody projekt planu wymagał, w odniesieniu do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, uzgodnienia z właściwym regionalnym dyrektorem ochrony środowiska i uzgodnienie takie uzyskał. Zatem uznaje się, że projekt planu nie narusza uchwały Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Znajdujący się w wyżej wymienionej uchwale zakaz lokalizowania obiektów budowlanych w pasie 100 m od brzegów rzek nie będzie miał zastosowania do drogi KDL1 ponieważ zgodnie art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

2. Zarówno uwarunkowania i kierunki w planowaniu przestrzennym miasta jak i ograniczenia wynikające z położenia w KOChK uwzględniono w projekcie planu.

3. Ustalenia planu nie naruszają uwarunkowań dotyczących Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

4. Ustalenia planu nie są sprzeczne z ograniczeniami wynikającymi z wprowadzenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.. Droga KDL poprowadzona jest ponad Doliną Silnicy, na koronie skarpy, w zdewastowanym obszarze zajęтым przez istniejącą drogę gruntową i kompleks garaży, biegnie ona śladem obecnie użytkowanej drogi gruntowej i jej realizacja nie wiąże się ze zmianą/zniszczeniem siedlisk przyrodniczych (zbiorowisk roślinnych stanowisk rozrodczych) lub przeprowadzonych na dużą skalę wycinką drzew. Projekt planu jest zgodny ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta

5 i 6 . Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m2) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL1 po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostopadłych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL1 aż do ujętego w SUiKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.). Projektowana biegnie ona śladem obecnie użytkowanej drogi gruntowej i nie wiąże się ze zmianą/zniszczeniem siedlisk przyrodniczych (zbiorowisk roślinnych, stanowisk rozrodczych) lub przeprowadzonych na dużą skalę wycinką drzew. Jej realizacja nie spowoduje zagrożenia dla realizacji celu jakim jest ochrona zagrożonych gatunków roślin i zwierząt lub siedlisk przyrody.

II. Z przyczyn j.w nie można odstąpić od planowanego poprowadzenia ulicy KDL1 wzdłuż Doliny Silnicy

III. Z przyczyn j.w nie można ustalić ciągu pieszo-rowerowego w miejsce ulicy KDL1.

Uwaga Nr 13

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Uzasadnienie i wykazanie analiz na podstawie, których przyjęto wartość wskaźnika miejsc postojowych
2. Określenie wskaźnika na poziomie 1,5 jako minimalnego dla potencjalnych mieszkańców obszaru.
3. Likwidację połączenia drogi KDD1 z proponowanym ciągiem pieszo-rowerowym KDPR1 (?). Wykonanie połączenia KDD1 z proponowanym KDPR ciągiem pieszo-rowerowym mieszanym. Po zmianie drogi KDD1-KDD3 należy zakończyć placem do zawracania.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Wskaźnik miejsc postojowych przyjęto na podstawie następujących założeń:

- każdy lokal mieszkalny powinien mieć zapewnione miejsce postojowe,
- dodatkowo należy zapewnić 10 % rezerwę miejsc.

Jest to wskaźnik minimalny który należy obowiązkowo spełnić, co nie wyklucza możliwości realizacji większej ilości miejsc postojowych. Zależne to będzie jednakże od wymagań nabywców lokali, co na etapie opracowania planu nie jest możliwe do ustalenia. Wskaźnik w tej wielkości przyjmowany jest obecnie najczęściej - zarówno w opracowywanych planach jak i decyzjach o warunkach zabudowy.

2. Przyjęcie wskaźnika wyższego wiąże się z ryzykiem, że znaczna część miejsc postojowych nie znajdzie nabywców. Ustalając wskaźnik miejsc postojowych brano pod uwagę nie tylko potrzeby wynikające z wskaźnika motoryzacji ale również możliwość nabywcze mieszkańców. Podmioty składające wnioski do planu oszacowały zapotrzebowanie na miejsca postojowe na poziomie 0,8 - 1,0 m.p./mieszkanie. W skrajnym przypadku niemal połowa miejsc postojowych nie znalazła by nabywców a koszt ich wybudowania podnosiłby cenę m2 mieszkania.

3. Uwaga nie zrozumiała, odnosi się do propozycji zawartych w innych złożonych uwagach a nie do projektu planu. Można domniemywać, że chodzi o utworzenie ciągu pieszo-rowerowego w miejsce drogi KDL1. Jeśli chodzi o drogę wzdłuż Doliny Silnicy (KDL1) to droga ta jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL1 po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostopadłych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL1 aż do ujętego w SUiKZP miasta łącznika Pociuszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

Uwaga Nr 14

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Odstąpienie od budowy drogi (KDL1) w parametrach jak w projekcie na rzecz budowy publicznego ciągu pieszo-jezdnego.
2. Odstąpienie od obsługi przez drogę KDL1 terenów: UC1, MWU2, UMW1.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL1 po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostopadłych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL1 aż do ujętego w SUIKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).
2. Najbardziej efektywne komunikacyjnie rozwiązanie zostanie zapewnione jeśli droga KDL1 będzie zapewniać drugostronną obsługę całości obszaru objętego planem w tym terenów UC1, MWU2, UMW1.

Uwaga Nr 15

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Niezgodność usytuowania drogi KDL1 w odległości 50m od linii brzegowej rzeki Silnicy z uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (uchwała zakazuje)
2. Niemożliwe jest efektywne wykonanie zabezpieczeń ochrony obszarów w zakresie hałasu, powietrza, wód, ochrony przyrody i krajobrazu określone na w przepisach par 174 – 194 Rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, ponieważ na drodze klasy L dopuszczalne jest tylko stosowanie zieleni izolacyjnej która jest nieskuteczna w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny
3. Wnoszę o zmianę zapisu jednostki urbanistycznej teren publicznej ulicy KDL1 na teren ciągu pieszo -rowerowy mieszanego KDPR o parametrach wyszczególnionych w uwadze.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Zgodnie art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Z kolei art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zalicza budowę dróg do celów publicznych. Zatem znajdujący się w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zakaz lokalizowania obiektów budowlanych w pasie 100 m od brzegów rzek nie będzie miał zastosowania do drogi KDL1. Ustalenia projektu planu odnoszące się do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, zostały zgodnie z par. 23 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody projekt planu uzgodnione z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

2. Ustalenia projektu planu nie wykluczają wykonania zabezpieczeń ochrony obszarów w zakresie hałasu, powietrza, wód, ochrony przyrody i krajobrazu określonych w przepisach par 174 – 194 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W odniesieniu do uciążliwości hałasowej to zarówno zapisy planu jak również przepisy prawa nie wykluczają stosowania także innych niż zieleni izolacyjna metod walki z hałasem. Niemniej jednak spodziewana wielkość ruchu na drodze KDL1 nie powinna generować ponadnormatywnego hałasu wymagającego zastosowania dodatkowych zabezpieczeń.

3. Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL1 po stronie Zachodniej. Ulice te połączone są szeregiem prostopadłych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nimi. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL1 aż do ujętego w SUIKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą) obsługującym przyległe tereny istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługi. Istniejące w planie rozwiązanie pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa.

Dlatego też nie jest korzystnym wprowadzenie ciągu pieszo-jezdnego w miejsce ulicy KDL1. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

Uwaga Nr 16

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Z uwagi na usytuowanie w Kieleckim Obszarze Chronionego Krajobrazu „obszar A” zakazuje się:

- a) likwidowania i niszczenia zadrzewień poza celami hydrotechnicznymi i związanymi z bezpieczeństwem ruchu drogowego
- b) budowy obiektów budowlanych w pasie o szerokości 100 m o linii brzegów rzeki Silnicy
- c) budowy od strony zachodniej i wschodniej terenów ZU1 ekranów akustycznych

- d) budowy i ustawiania obiektów reklamowych
- 2. Niemożliwe jest wykonanie drogi KDL1 z przyczyn j.w.
- 3. Niemożliwe jest efektywne wykonanie zabezpieczeń ochrony obszarów w zakresie hałasu, powietrza, wód, ochrony przyrody i krajobrazu określone na w przepisach par 174 – 194 Rozporządzenia MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie ponieważ na drodze klasy L dopuszczalne jest tylko stosowanie zieleni izolacyjnej która jest nieskuteczna w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny
- 4. Przedstawienie skutecznych rozwiązań dla zapewnienia ochrony przed hałasem wynikającym z potoków ruchu lekkiego i ciężkiego w ramach dostaw nocnych do centrum handlowego PLAZA wraz z prognozą przedstawioną na mapach akustycznych z zachowaniem prawnie dopuszczalnych poziomów hałasu.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Zakazy i nakazy związane z usytuowaniem części terenów w granicach KOChK określone, są w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego odwołuje się do tych zakazów w par. 11 pkt 1. Punkt ten nie zostaje zmieniony w zmianie planu. Niezależnie od powyższej uchwały projekt zmiany planu zakazuje lokalizowania wolnostojących tablic i urządzeń reklamowych na całym obszarze z wyłączeniem terenu UC1.
2. Zgodnie art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Z kolei art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zalicza budowę dróg do celów publicznych. Zatem znajdujący się w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zakaz lokalizowania obiektów budowlanych w pasie 100 m od brzegów rzek nie będzie miał zastosowania do drogi KDL1. Ustalenia projektu planu odnoszące się do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu , zostały zgodnie z par. 23 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody projekt planu uzgodnione z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.
3. Ustalenia projektu planu nie wykluczają wykonania zabezpieczeń ochrony obszarów w zakresie hałasu, powietrza, wód, ochrony przyrody i krajobrazu określonych w przepisach par 174 – 194 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W odniesieniu do uciążliwości hałasowej to zarówno zapisy planu jak również przepisy prawa nie wykluczają stosowania także innych niż zieleń izolacyjna metod walki z hałasem. Niemniej jednak spodziewana wielkość ruchu na drodze KDL1 nie powinna generować ponadnormatywnego hałasu wymagającego zastosowania dodatkowych zabezpieczeń.
4. Zakłada się, że generowane przez centrum handlowe PLAZA potoki ruchu nie będą skutkować przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu. Zgodnie z uzyskanym pozwoleniem na budowę w terenie UC1 realizowany jest obiekt handlowo-usługowy o powierzchni sprzedaży około 3400 m2 i około 3200 m2 powierzchni biurowej. Projekt przewiduje, że obiekt będzie zawierał 11 lokali i parking na 213 miejsc postojowych. Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko został uzgodniony , przed jej sporządzeniem, z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Kielcach oraz Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Kielcach. Projekt zmiany nr 1 planu wraz z prognozą został pozytywnie zaopiniowany przez wyżej wymienione organy, a także – w odniesieniu do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu - uzyskał uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zarówno przepisy prawa, jak również faktyczne potrzeby wynikające z zakresu zmiany planu, nie

nakazują wykonania innych (dodatkowych) opracowań.

Uwaga Nr 17

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Naruszenie przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym która przyjmuje ład przestrzenny i zrównoważony rozwój za podstawę kształtowania polityki przestrzennej.

2. Projekt zmiany planu nie uwzględnia:

- walorów architektonicznych i krajobrazowych Doliny Silnicy
 - wymagań ochrony środowiska na obszarze Doliny Silnicy
 - wymagań ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi a także potrzeb osób niepełnosprawnych
 - potrzeb interesu publicznego tj. uogólnionych celów, dążeń i działań uwzględniających zobiektywizowane potrzeb ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związanych z zagospodarowaniem przestrzennym
 - problemów komunikacyjnych spowodowanych przeciążeniem ruchu na ulicach Okrzei/Zagnańskiej/Jesionowej wynikających z:
 - zwiększenia liczby mieszkańców terenu objętego projektem zmiany
 - zwiększenia liczby nieruchomości przy ul. Okrzei a co za tym idzie liczby mieszkańców przy ul. Okrzei
 - z ilości samochodów osobowych oraz dostawczych do centrum handlowo-usługowego Plaza ze względu na powyższe:
- a) wnoszę o odstąpienie od projektu poprowadzenia ulicy wzdłuż Doliny Silnicy
b) wnosimy o utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego jako atrakcyjnego bulwaru.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Projekt planu jest procedowany zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Opracowując projekt zmiany planu, kierowano się potrzebą kształtowania ładu przestrzennego i zasadą zrównoważonego rozwoju, w szczególności uwzględniając :

- walory architektoniczne i krajobrazowe Doliny Silnicy poprzez zachowanie jej jako terenu zieleni urządzonej oraz zlikwidowanie istniejącego na jej obrzeżach garażowiska i utworzenie w ich miejsce ogólnodostępnej drogi KDL1
- wymagania ochrony środowiska na obszarze Doliny Silnicy poprzez uwzględnienie w projekcie zmiany planu Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
- wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi a także potrzeb osób niepełnosprawnych poprzez uwzględnienie obszarów ochrony wód podziemnych, stref zalewowych, pozostawienie zapisów dotyczących obowiązku pokrycia terenu objętego planem miejscowym zasięgiem sygnałów dźwiękowych syren alarmowych działających w miejskim Systemie Wykrywania i Alarmowania a także poprzez ustalenie wskaźnika miejsc postojowych dla samochodów zaopatrzonych w kartę parkingową
- potrzeb interesu publicznego m.in. poprzez pozostawienie ogólnodostępnych terenów zieleni oraz zapewnienie ich dostępności przez możliwość stworzenia w miejscu istniejących indywidualnych garaży ogólnodostępnych miejsc postojowych w terenie KPJ1 oraz w pasie drogowym KDL1

- problemy komunikacyjne spowodowane przeciążeniem ruchu na ulicach Okrzei/Zagnańskiej/Jesionowej poprzez zmianę przeznaczenia znacznej części terenu wielkopowierzchniowego obiektu handlowego na generujący mniejszy ruch teren zabudowy wielorodzinnej a także poprzez utrzymanie planowanej drogi KDL1 pozwalającej na bardziej równomierne rozłożenie ruchu

Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL1 po stronie Zachodniej. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

W związku z powyższym nie można odstąpić od prowadzenia drogi KDL1 na rzecz ciągu pieszo-rowerowego.

Uwaga Nr 18

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

Odstąpienie od projektu poprowadzenia ulicy wzdłuż Doliny Silnicy i utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego jako atrakcyjnego bulwaru.

1. Projekt planu posiada wadę ruchową ponieważ droga KDL1 łączy tylko drogi dojazdowe i zakończona jest placem do zawracania. Ponadto wszystkie wloty kończą się na ul. Okrzei przez co możliwy jest tylko wjazd na skrzyżowania: Zagnańska-Jesionowa, rondo Herlinga Grudzińskiego,

2. W/w skrzyżowania są to skrzyżowania o wyczerpanej przepustowości w godzinach szczytu a proponowana droga nie ma uzasadnienia ruchowego co jest niedopuszczalne przy realizacji zadania jako cel publiczny.

3. Poza podłączeniem terenów inwestycyjnych drugim wjazdem nie ma innego efektu komunikacyjnego.

Rozwiązanie z punktu ruchowego oraz ze względu na BRD jest rozwiązaniem złym, nieefektywnym i niebezpiecznym. Brak prognoz i analiz ruchu na etapie projektu MPZP nie pozwala na rzetelne opracowanie projektu.

4. Zmiany do mpzp powinny być oparte na analizach i prognozach ruchu, tak aby rozwój tkanki mieszkaniowej wzrastał wraz z rozwojem infrastruktury drogowej. Do momentu rozbudowy ul. Jesionowej parametrów drogi S nie powinno być możliwości wybudowania tak dużego generatora ruchu.

5. W stanie istniejącym realizowane są inwestycje mieszkaniowe (szczegółowo wymienione) na 671 miejsc postojowych.

6. Niekorzystny wpływ proponowanego rozwiązania:

- zwiększenie strat czasu
- zwiększenie ilości zużycia paliwa
- zwiększenie zanieczyszczenia środowiska akustycznego, aerosanitarne, wód powierzchniowych
- zwiększenie drgań
- zużycie dróg poprzez ich koleinowanie
- zmianę warunków mikroklimatycznych obszaru,

- pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- pogorszenie warunków realizacji zadań dla służb ratunkowych

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL po stronie Zachodniej. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

W odniesieniu do szczegółowo przedstawionych zarzutów:

1. Droga KDL 1 połączona jest z szeregiem prostopadłych dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nią a drogą serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicą Okrzei. Docelowo zakłada się także przedłużenie drogi KDL aż do ujętego w SUiKZP miasta łącznika Pocieszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą). Dlatego też nie jest wadą przyjęcie klasy KDL. Zakończenie drogi placem do zawracania wynika z faktu, że na obszarze planu nie ma możliwości włączenia tej ani jakiegokolwiek innej drogi do ul. Jesionowej. Skrzyżowanie takie nie spełniałoby przepisów w zakresie wymaganych odległości między skrzyżowaniami zawartymi w rozporządzeniu MTiGM z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przepisy rozporządzenia nie wykluczają ślepego zakończenia drogi klasy L – par. 125 określa sposób nieprzelotowego zakończenia drogi klasy L lub D
2. Istniejące w planie rozwiązanie (z drogą KDL1) pozwala na równomierne rozłożenie ruchu i bardziej chroni mieszkańców obszaru, w tym ulicy Sabinówek, przed skutkami zatorów na skrzyżowaniu Zagnańska/Jesionowa. Właśnie szczególnie w godzinach szczytu odczuwane będą pozytywne skutki istnienia drogi KDL1.
3. Efektem komunikacyjnym drogi KDL1 jest obustronne podłączenie całości obszaru objętego planem oraz części obszarów sąsiadujących a nie tylko pojedynczych terenów inwestycyjnych. Co do bezpieczeństwa ruchu drogowego to jego poziom zależeć będzie od konkretnych rozwiązań przyjętych przez zarządcę drogi, w szczególności w projekcie drogi i w projekcie organizacji ruchu drogowego. Rozwiązania te nie należą do materii planu miejscowego. Z uwagi na fakt, że droga KDL1 istnieje już w obowiązującym planie a wprowadzone zmiany planu polegają m.in. na zmianę przeznaczenia części terenu wielkopowierzchniowego obiektu handlowego na generujący mniejszy ruch, teren zabudowy wielorodzinnej to nie zachodzi potrzeba opracowania szczegółowych analiz ruchowych. Problem ten jest ujęty w sposób wystarczający w prognozie oddziaływania na środowisko.
4. Droga KDL1 została wprowadzona w obecnie obowiązującym mpzp (uchwała Nr XLIX/858/2013 Rady Miasta Kielce z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu "Kielce Północ - Obszar II.2: Centrum handlowo - usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej"). Na etapie opracowania obecnie obowiązującego planu uznano, że właśnie w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej wyznaczonych terenów zabudowy mieszkaniowej i usługowej niezbędne jest domknięcie sieci drogowej ulicą KDL1. W chwili obecnej nie ma możliwości zakazania realizacji nowych inwestycji na podstawie obowiązującego planu ani powiązania ich z realizacją drogi S74.
5. Przedstawione inwestycje przemawiają za koniecznością utrzymania drogi KDL1 w zmianie

planu.

6. Wszystkie wymienione mankamenty są skutkami zwiększonego ruchu drogowego. Projektowana droga KDL1 sama w sobie nie zwiększa ruchu. Ponadto z uwagi na fakt, że nie posiada połączenia z ul. Jesionową nie prowadzi ruchu tranzytowego. Realizacja wyżej wymienionej drogi pozwoli na zminimalizowanie wymienionych uwadze niedogodności poprzez usprawnienie ruchu wewnątrz obszaru i stworzenie dodatkowej możliwości włączenia w ul. Okrzei a docelowo również w łącznik Okrzei-Pocieszki. Szczególnie w aspekcie zapewnienia dostępności terenu dla służb ratunkowych realizacja drogi KDL1 jest pożądana, pozwoli bowiem na alternatywny dojazd w przypadku zablokowania dojazdu podstawowego. Jednocześnie projekt planu zakłada zmniejszenie potencjalnego generowanego ruchu poprzez zmianę funkcji większości terenu przeznaczonego pod centrum handlowe na teren zabudowy wielorodzinnej. Szacuje się, że potencjalna wielkość ruchu jaka mogłaby zostać wygenerowana przez realizację WOH-u na parametrach jak w obowiązującym planie jest 3 razy większa od wygenerowanej na tym samym terenie przez realizowany obiekt handlowo-biurowy (teren UC1 w projekcie zmiany planu) oraz planowaną zabudowę wielorodzinną (teren MWU2 w projekcie zmiany planu). Obecnie obowiązujący plan pozwala bowiem na realizację centrum handlowego o powierzchni 79 000 m². Wątro zwrócić uwagę, że do czasu uchwalenia zmiany planu nie ma możliwości zakazania realizowania nowych inwestycji na podstawie obowiązującego planu.

Uwaga Nr 19

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Prognoza oddziaływania na środowisko nie uwzględnia następujących danych:
 - powstania centr. handlowego
 - powstania budynków wielorodzinnych
 2. Powstaje generator ruchu pojazdów na istniejącym układzie i na KLD1, dla którego prognoza ruchu nie została wykonana i nie mogła być ujęta w obliczeniach propagacji fal akustycznych, jako zintegrowanie oddziaływanie zmieniające środowisko akustyczne, mikroklimat, a także poziom zanieczyszczenia aerosanitarnego.
 3. Wniosek o:
 - uzupełnienie prognozy oddziaływania na środowisko
 - wykonanie prognozy i analizy ruchu dla stanu po zmianie MPZP
 - wykonanie mapy skumulowanego oddziaływania akustycznego w odniesieniu do jednostki urbanistycznej KDL1
 - wykonanie mapy skumulowanego oddziaływania w odniesieniu do pozostałych prognozowanych oddziaływań na środowisko.
- Prognoza odd. na środowisko nie uwzględniła:
- powstania centrum handlowo-usługowego
 - powstania budynków wielokondygnacyjnych

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Uwagi odnoszą się wyłącznie do prognozy oddziaływania na środowisko a nie do zapisów planu.

Uwaga Nr 20

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Wniosek o dokonanie zmiany i zaklasyfikowanie jednostki urbanistycznej (KDL?) jako ciągu pieszo-rowerowego mieszanego KDPR on naturalnej nawierzchni kruszywowej przepuszczalnej - z uwagi na występowanie w Dolinie Silnicy 50 gatunków chronionych.
2. Z uwagi na fakt, że dostawy do centrum handlowego odbywają się od zaplecza wnioskowana przez prywatnego przedsiębiorcę zmiana planu nie może powodować wprowadzenia tej zmiany niezgodnie z obowiązującymi przepisami i obowiązującym prawem miejscowym
3. Wniosek o rzetelne określenie wpływu inwestycji drogowej na środowisko po wprowadzeniu planu dla projektu zmiany nr 1 mpzp co powinno wykluczyć możliwość wybudowania drogi publicznej KDL1 i zastąpienie jej ciągiem pieszo-rowerowym.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Występowanie zwierząt chronionych określone zostało w dokumentach o charakterze przeglądowym, nie zaś na podstawie szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych, gdzie określone zostałyby siedlisko występowania gatunków chronionych czy stanowisko rozrodcze. Informacja przyrodnicza o charakterze ogólnym i odnoszącym się do Doliny Silnicy jako całości nie stanowi wystarczających przesłanek dla braku realizacji pasa drogowego o charakterze drogi lokalnej, tym bardziej, że biegnie ona śladem obecnie użytkowanej drogi gruntowej i nie wiąże się ze zmianą/zniszczeniem siedlisk przyrodniczych (zbiorowisk roślinnych stanowisk rozrodczych) lub przeprowadzonych na dużą skalę wycinką drzew.

Droga KDL1 poprowadzona jest ponad Doliną Silnicy, na koronie skarpy, w zdewastowanym obszarze zajęтым przez istniejącą drogę gruntową i kompleks garaży. Na większości terenu KDL1 obecnie nie ma dogodnych warunków siedliskowych dla roślin i zwierząt. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

Centrum usług.-handl. wzdłuż ul. Jesionowej realizowane jest obecnie na podstawie prawomocnego pozwolenia na budowę. Zarówno projektowany dla obsługi komunikacyjnej centrum parking jak i obsługa dostaw zaprojektowane zostały istniejącą drogą serwisową wzdłuż ul. Zagnańskiej.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko został uzgodniony, przed jej sporządzeniem, z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Kielcach oraz Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Kielcach. Projekt zmiany nr 1 planu wraz z prognozą został pozytywnie zaopiniowany przez wyżej wymienione organy, a także – w odniesieniu do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu - uzyskał uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Zarówno przepisy prawa, jak również faktyczne potrzeby wynikające z zakresu zmiany planu, nie nakazują wykonania innych (dodatkowych) opracowań.

Uwaga Nr 21

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Naruszenie przepisów wprowadzone Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody która to ochrona w rozumieniu ustawy polega na zachowaniu oraz odnawianiu zasobów, tworów i składników przyrody (szczegółowe aspekty wymienione we wniosku)
2. Sprzeczność projektu zmiany planu z celem ochrony przyrody w ujęciu w/w ustawy (szczegółowe cele wymienione we wniosku)
3. Sprzeczność projektu zmiany planu z realizacją celów ochrony przyrody (szczegółowe cele wymienione we wniosku)
4. Lekceważenie wypełnienia obowiązku dbałości o przyrodę (Kielecki Obszar Chronionego Krajobrazu obszar A – Dolina Silnicy) będącą dziedzictwem i bogactwem narodowym oraz nie wywiązywanie się ze zobowiązania do zapewnienia warunków prawnych, organizacyjnych i finansowych dla ochrony przyrody oraz prowadzenia działalności edukacyjnej, informacyjnej i promocyjnej w dziedzinie ochrony przyrody w Kieleckim Obszarze Chronionego Krajobrazu ze względu na powyższe:
 - a) wnoszę o odstąpienie od projektu poprowadzenia ulicy wzdłuż Doliny Silnicy
 - b) wnosimy o utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego jako atrakcyjnego bulwaru.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Autor uwagi nie wymienia szczegółowych przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody które zostałyby naruszone. Znajdujące się w obszarze planu ustawowe formy ochrony przyrody (Kielecki Obszar Chronionego Krajobrazu) zostały ujęte w projekcie planu w sposób wystarczający. Potwierdza to fakt uzgodnienia planu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu i zostaje utrzymany w zmianie planu. Zaprojektowany układ komunikacyjny, zakłada obustronną obsługę terenów zajętych pod istniejącą i planowaną zabudowę mieszkaniową i usługową (w tym tereny obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) poprzez drogę serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicę Okrzei po stronie wschodniej oraz planowaną drogę KDL1 po stronie Zachodniej. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę.

Projektowana droga na odcinku od drogi KDD2 w kierunku północnym biegnie śladem obecnie użytkowanej, nieurządzonej drogi gruntowej stanowiącej dojazd do garaży indywidualnych murowanych oraz tzw „blaszaków”, a na odcinku od drogi KDD2 w kierunku południowym pokrywa się z realizowaną obecnie drogą klasy L (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.).

W związku z powyższym nie można odstąpić od prowadzenia drogi KDL1 na rzecz ciągu pieszo-rowerowego.

Uwaga Nr 22

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Wadliwe przyjęcie klasyfikacji drogi KDL1 jako ulicę klasy L (zamiast drogi o najniższych parametrach technicznych) ponieważ :
 - droga klasy L nie powinna być ślepo zakończona

- konieczność (z uwagi na ślepe zakończenie) zastosowania najniższych parametrów technicznych
 - połączenie wyłącznie z drogami dojazdowymi
 - ulice lokalne służą do zabudowy osiedli, natomiast ulice najniższych kategorii służą do obsługi zespołu budynków lub obiektów
 - niezgodność zapisów odnośnie szer. fragmentu pasa drogowego (7,7 m -od skrzyżowania z ul. Sabinówek w kierunku południowym) powodująca konieczność uzyskania odstępstwa od przepisów rozporządzenia dotyczącego warunków technicznych dróg
 - droga z dopuszczeniem pojazdów niezgodna z uchwałą Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu
 - opisane parametry są dużo większe niż przewidują minimalne warunki techniczne
2. Nie spełnienie minimalnych parametrów technicznych określonych w rozporządzeniu MTiGM z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w szczególności:
- szerokość ulicy w liniach rozgraniczających nie powinna być dla drogi klasy L mniejsza niż 12,0 m (par. 7 ust. 1 rozporządzenia)
 - szerokość pasów ruchu powinna wynosić na drodze klasy L – 2,75, (par. 15 ust.1 rozporządzenia)
 - szerokość pasa ruchu może być zwiększona do 3,5 m jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej i ilościowej ruchu (par. 15 ust.2 rozporządzenia)
 - w przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m (par. 15 ust.4 rozporządzenia)
3. Zapisy parametrów przewidziane w MPZP nie będą parametrami drogi bulwarowej tylko drogi obsługującej duży ruch (w tym ciężki). Przy projektowaniu dróg nie według oczekiwań jednostki (inwestora terenów Plaza) a oczekiwań społecznych droga powinna posiadać następujące parametry:
- szerokość pasa drogowego 12,0 m
 - jezdnia 2 x 2,75m
 - bez chodników i możliwości parkowania
 - ruch wyłącznie pieszo-rowerowy
4. Doprowadzenia do zgodności prawem (Zakwalifikowanie drogi KDL1 niezgodne z prawem z powyżej wymienionych przyczyn) i zakwalifikowanie jednostki urbanistycznej jako ciągu pieszo-rowerowego mieszanego o nawierzchni z kruszywa naturalnego – droga KDPR.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Przyjęcie klasyfikacji drogi jako L (lokalnej) jest prawidłowe i zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w szczególności:
 - przepisy rozporządzenia nie wykluczają ślepego zakończenia drogi klasy L – par. 125 określa sposób nieprzelotowego zakończenia drogi klasy L lub D
 - przepisy nie określają przypadków w których wymagane byłoby projektowanie drogi na minimalnych parametrach technicznych
 - do drogi KDL1 włącza się kilka dróg dojazdowych (KDD1-3 oraz ul. Kąpielowa) ruch na drodze KDL1 będzie większy niż na drogach KDD i przemawia za przyjęciem wyższej klasy drogi, Ponadto zakłada się także przedłużenie drogi KDL1 aż do ujętego w SUIKZP miasta łącznika Pociuszka-Okrzei (włączenie w ul. Okrzei na skrzyżowaniu z ul. Krzywą).
 - ulica KDL1 wraz z ul. Okrzei i jej przedłużenia wzdłuż ulicy Zagnańskiej służy obsłudze całego obszaru objętego planem oraz części obszarów przyległych - będzie więc ona typową ulicą osiedlową
 - zmniejszona szerokość pasa drogowego w jego końcowym fragmencie wynika z faktu że tylko jego

część znajduje się w granicach planu – pozostała część jest ujęta w opracowywanym planie (uchwała Rady Miasta Kielce Nr L/1190/2010 z dn. 27 maja 2010 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.: ul. Okrzei – Dolina Silnicy – przedłużenie ul. Pocieszka”). Łączna szerokość pasa drogowego (w obu planach) w największym miejscu wyniesie 12,2 m .

- przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana jako droga publiczna klasy L (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.),

- zgodnie art. 24 ust 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy wprowadzone na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Z kolei art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami zalicza budowę dróg do celów publicznych. Zatem znajdujący się w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu zakaz lokalizowania obiektów budowlanych w pasie 100 m od brzegów rzek nie będzie miał zastosowania do drogi KDL1. Ustalenia projektu planu odnoszące się do Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu , zostały zgodnie z par. 23 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody projekt planu uzgodnione z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska,

- przewidziane planem parametry są nieznacznie większe od wymagań rozporządzenia co jest zaletą a nie wadą projektu planu.

2. Parametry drogi KDL1 określone w projekcie planu spełniają wymagania określone Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w szczególności:

- szerokość ulicy klasy L przewidziana w planie wynosi min. 13,5 wobec wymaganego minimum 12,0 m (par. 7 ust. 1 rozporządzenia),

- szerokość pasa ruchu przyjęta w planie wynosi min. 3,0 i rozwiązanie takie jest zgodne z par. 15 ust. 2 rozporządzenia przewidywana struktura rodzajowa ruchu - przewiduje się bowiem w godzinach ruch samochodów do wywozu odpadów obsługujących obszar objęty planem i tereny bezpośrednio przylegające do drogi KDL1 a także wykorzystywanie drogi jako jezdni manewrowej dla usytuowanych w pasie drogowym stanowisk postojowych ,

- ustalenia planu nie wykluczają możliwości zastosowania elementów uspokojenia ruchu.

3. Głównym elementem planu mogącym generować większy ruch jest centrum handlowo-usługowe. Obiekt ten uzyskał już pozwolenie na budowę i realizowany jest w oparciu o istniejący zjazd z drogi serwisowej ul. Zagnańskiej. Od tej strony zaplanowano zarówno główny parking jak i dostawę towarów. Zakłada się, że ewentualnie podłączenie go do drogi KDL1 umożliwi przejęcie części ruchu osobowego. Zapisy parametrów planu nie wykluczają „bulwarowego” charakteru drogi. Konkretnie rozwiązania będą możliwe do ustalenia na etapie późniejszym – w projekcie drogi i projekcie organizacji ruchu.

Rozwiązania drogi KDL 1 zawarte w projekcie planu są w znacznym stopniu powieleniem rozwiązań zawartych w obecnie obowiązującym planie. Na etapie składania wniosków do projektu planu nikt nie składał wniosków dotyczących zmiany ustaleń planu w zakresie ograniczenia ruchu na drodze KDL1 do ruchu wyłącznie pieszo-rowerowego. Nie można zatem przyjąć, że droga zaproponowana w planie jest spełnieniem oczekiwań inwestora terenów „Plaza” a stoi w kontrze wobec oczekiwań społecznych.

4. Droga KDL1 została wprowadzona w obecnie obowiązującym mpzp uchwalonym uchwałą Nr XLIX/858/2013 Rady Miasta Kielce z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu "Kielce Północ - Obszar II.2: Centrum handlowo - usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej. Zmiana planu, w odniesieniu do drogi KDL1, utrzymuje większość zapisów obecnie obowiązującego planu. Zgodność uchwały z 2013 r. przepisami prawa była przedmiotem badania przez organ nadzorczy - Wojewodę Świętokrzyskiego i organ nie stwierdził naruszenia prawa.

Uwaga Nr 23

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

1. Ze względu na wykonanie planu na potrzeby jednostki realizacja zmiany mpzp jak i projektu budowy dróg powinna być finansowana ze środków następcy prawnego Plazy – w nawiązaniu do art. 16 ustawy z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Wnoszę o wskazanie obiektów które będą obsługiwane przez drogę KDL1 na odcinku od KDD2 w stronę jednostki MWU2 i UC1.
2. Wnoszę o dostosowanie zapisów MPZP do stanu faktycznego – wprowadzenie dla obszaru UMW1 **zakazu** wykształcenia oraz utrzymania ciągu elewacji frontowych zwróconych w kierunku terenu ZU1, wzdłuż jednostki oznaczonej na rysunku planu symbolem KDPR.
3. Ustalenia tylko dla obszaru UMW1 nakazu wykształcenia oraz utrzymaniu ciągu elewacji frontowych jest nielogiczne ponieważ takie zasady powinny dotyczyć wszystkich jednostek pozwalających na zabudowę mieszkaniową przyległą do KDL1.
4. W stanie obecnym brak jest potrzeby komunikacyjnej, dla których miałyby powstać droga KDL1 na odcinku od KDD2 poza jednostkami MWU2 i UC1 stanowiących teren Inwestora który jest następcą prawnym poprzedniego właściciela.
5. Budowa KDL1 jako drogi publicznej służyć będzie tylko jednemu interesowi, jest spowodowana inwestycją niedrogową, winna być finansowaną przez inwestora tego przedsięwzięcia zgodnie z ustawą o drogach publicznych.
6. Wnoszę zmianę i zaklasyfikowanie przedmiotowej jednostki (KDL1) jako ciągu pieszo-rowerowego mieszanego KDPR.

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

1. Uwaga nie dotyczy zapisów planu ani też zapisów prognozy oddziaływania na środowisko. Zapisy planu miejscowego nie mogą określać bezpośrednio źródeł finansowania inwestycji mogących powstać na jego podstawie. Koszty sporządzenia projektu planu zgodnie z art. 21 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu przestrzennym obciążają budżet gminy. Na odcinku od KDD2 w stronę terenu MWU2 i UC1 droga KDL1 może obsługiwać:
 - planowany parking w terenie KPJ1
 - istniejący budynek wielorodzinny Okrzei 66
 - usługowe partery budynków pod adresem Zagnańska 78
 - planowaną zabudowę w terenie MWU2
 - realizowany obiekt handlowo-usługowy w terenie UC1a pośrednio także pozostałe obiekty zlokalizowane przy KDD1.
2. Ciąg elewacji frontowych w terenie UMW1, zgodny z definicją zawartą w obecnie obowiązującym planie został już wykształcony – obiekty zostały zabudowane lub znajdują się w budowie.
3. Wykształcenie ciągu elewacji w terenie UMW1 wynika z ustaleń już obowiązującego planu a ponadto podyktowane jest cechami geometrycznymi działek. W pozostałych przyległych do drogi KDL1 terenach wyznaczonych pod zabudowę (MWU1) przyjęto koncepcję zabudowy wysokiej, punktowej pozwalającej na większy udział terenów zielonych.
4. Efektem komunikacyjnym drogi KDL1 jest obustronne podłączenie całości obszaru objętego planem oraz części obszarów sąsiadujących. Droga KDL1 połączona jest z szeregiem prostopadłych

dróg dojazdowych pozwalających na wymianę ruchu między nią a drogą serwisową ulicy Zagnańskiej i ulicą Okrzei. Istniejące w planie rozwiązanie (z drogą KDL1) pozwala na równomierne rozłożenie ruchu. Natomiast w chwili obecnej droga ta fizycznie istnieje i obsługuje ciąg 95 garaży indywidualnych.

5. Uwaga nie dotyczy zapisów planu ani też zapisów prognozy oddziaływania na środowisko. Zapisy planu miejscowego nie mogą określać bezpośrednio źródeł finansowania inwestycji mogących powstać na jego podstawie.

6. Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.). Nie można zrezygnować z drogi KDL1 na rzecz ciągu pieszo-rowerowego.

Uwaga Nr24

- dotyczy całości obszaru

Treść uwagi:

Przedmiotowy projekt może naruszać przepisy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. – załącznik I – podstawowe wymagania dotyczące obiektów budowlanych poprzez:

- negatywny , nadmierny wpływ drogi wzdłuż Doliny Silnicy na jakość środowiska w KOChK
- hałas powodowany przez drogę nie pozwalający na odpoczynek w warunkach zadowalających

Wnoszę o:

- odstąpienie od projektu poprowadzenia ulicy wzdłuż Doliny Silnicy
- o utworzenie wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego jako atrakcyjnego bulwaru zamiast w.w. ulicy

Uwaga rozpatrzona negatywnie

Uzasadnienie:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego PE o którym mowa uwaga dotyczy warunków wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i nie odnosi się do materii planowania przestrzennego. Stosowanie przepisów rozporządzenia, w tym załącznika nr I, następuje na etapie późniejszym tj. na etapie projektowania i realizacji inwestycji.

Droga wzdłuż Doliny Silnicy jest niezbędnym elementem docelowego lokalnego układu drogowego. Układ ten przewidziano w obecnie obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Ponadto z pasa drogowego KDL1 obsługiwane są nieruchomości już zabudowane lub objęte pozwoleniem na budowę a przedmiotowa droga, na części jej przebiegu, jest już realizowana (decyzja ZRID Nr 4/2017 z dn. 29.05.2017 r.). Nie można zrezygnować z drogi na rzecz ciągu pieszo-rowerowego.

Rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce

dotyczące sposobu realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasad ich finansowania zgodnie z przepisami o finansach publicznych, zapisanych w zmianie Nr 1 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „KIELCE PÓŁNOC - OBSZAR II.2: CENTRUM HANDLOWO - USŁUGOWE U ZBIEGU ULIC ZAGNAŃSKIEJ I JESIONOWEJ” na obszarze miasta Kielce.

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073, z późn. zm.), rozstrzyga się o sposobie realizacji zapisanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, należących do zadań własnych gminy, oraz ustala się następujące zasady finansowania wymienionych w planie inwestycji, zgodnie z przepisami o finansach publicznych:

1. Zmiana Nr 1 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „**KIELCE PÓŁNOC - OBSZAR II.2: CENTRUM HANDLOWO - USŁUGOWE U ZBIEGU ULIC ZAGNAŃSKIEJ I JESIONOWEJ**” wyznacza elementy infrastruktury technicznej zaspakajające zbiorowe potrzeby wspólnoty należące do zadań własnych Gminy:
 - 1) ulica publiczna klasy S – ekspresowej, oznaczona w planie symbolami KDS1,
 - 2) ulica publiczna klasy L – lokalnej, oznaczona w planie symbolem KDL1,
 - 3) ulice publiczne klasy D – dojazdowej, oznaczone w planie symbolami KDD1÷3,
 - 4) ciągi piesze i rowerowe położone w terenie publicznej zieleni urządzonej, oznaczonym w planie symbolem ZU1,
 - 5) sieci infrastruktury technicznej:
 - a) sieć wodociągowa,
 - b) sieć kanalizacji ścieków komunalnych,
 - c) sieć kanalizacji deszczowej,
 - d) sieć gazowa,
 - e) sieć ciepła.
2. Środki na realizację inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, należących do zadań własnych Gminy, będą pochodzić z budżetu Gminy oraz będą pozyskiwane z Funduszy Unii Europejskiej zgodnie z obowiązującymi przepisami i procedurami. Dopuszcza się również możliwość współpracy Gminy i partnera prywatnego w ramach porozumień o charakterze cywilno – prawnym lub w formie „partnerstwa publiczno – prywatnego”, zgodnie z ustawą z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno – prywatnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1834, z późn. zm.).
3. Realizacja inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej prowadzona będzie przez zarządców i operatorów sieci i urządzeń przy uwzględnieniu zasady wspierania interesu publicznego, we współdziałaniu z innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi działającymi i inwestującymi na terenie Gminy Kielce z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego.

Przewodniczący Rady Miasta Kielce

Dariusz Kozak

UZASADNIENIE
PREZYDENTA MIASTA KIELCE
do uchwały w sprawie
zmiany Nr1 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu
„KIELCE PÓŁNOC – OBSZAR II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic
Zagnańskiej i Jesionowej”

Przedmiotowa uchwała wypełnia dyspozycję wynikającą z Uchwały Nr XII/217/2015 Rady Miasta w Kielcach z dnia 30 lipca 2015 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany nr 1 Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „KIELCE PÓŁNOC – OBSZAR II.2 : Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej”

Obszar objęty opracowaniem zmiany Nr 1 planu objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „KIELCE PÓŁNOC – OBSZAR II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej” uchwalonego uchwałą Nr XLIX/858/2013 Rady Miasta w Kielcach z dnia 25 lipca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego poz. 3072 z dnia 28.08.2013 r.).

Głównym elementem podlegającym zmianie jest teren oznaczony na rysunku dotychczas obowiązującego planu symbolem UC1, przeznaczony pod realizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Opracowanie zmiany Nr 1 planu w głównej mierze ma na celu umożliwienie realizacji inwestycji w tym terenie, ponieważ dotychczasowe przeznaczenie zostało zrealizowane tylko częściowo. W przedstawionym projekcie teren ten zostaje podzielony na dwa odrębne tereny: teren UC1 – utrzymujący dotychczasową funkcję oraz teren MWU1 przeznaczony pod zabudowę wielorodzinną wysokiej intensywności. Korekcie uległy także wskaźniki intensywności zabudowy, wysokość zabudowy oraz ilość miejsc postojowych dla części pozostałych terenów inwestycyjnych. Pozostałe zmiany mają charakter porządkowy, w szczególności wynikający z faktycznego zagospodarowania terenu.

Zmiana Nr 1 planu została opracowana w procedurze Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i jest zgodna z ustaleniami obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce.

Wszystkie wymogi wynikające z art.1 ust. 2 pkt 1 do 10 i 13 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zostały uwzględnione w projekcie zmiany Nr 1 miejscowego

planu zagospodarowania przestrzennego „KIELCE PÓŁNOC – OBSZAR II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej” Sposób ich realizacji będzie miał odzwierciedlenie w realizacji ustaleń planu wraz ze zmianą Nr1. Zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad planem oraz zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych (wymogi wynikające z art.1 ust. 2 pkt 11 i 12 ww. ustawy) zostały uwzględnione poprzez zachowanie trybu sporządzania zmiany planu określonego Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu i wymogów Ustawy o udostępnianiu informacji i o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko. Zapewniono możliwość składania wniosków do zmiany planu oraz uwag do projektu zmiany planu (w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej), udostępniono projekt zmiany planu do publicznego wglądu poprzez wyłożenie w siedzibie Urzędu Miasta Kielce oraz na portalu idea.kielce.eu informując o tym społeczeństwo poprzez ogłoszenie zamieszczone w prasie, na stronie Urzędu Miasta i w Biuletynie Informacji Publicznej oraz poprzez obwieszczenie w terenie, zorganizowano dyskusję publiczną, projekt uchwały uchwalającej zamieszczono w BIP.

Zagadnienie interesu publicznego i interesów prywatnych oraz analizy ekonomiczne środowiskowe i społeczne (wymogi wynikające z art.1 ust. 3) były przedmiotem rozważań organu sporządzającego zmianę planu w trakcie opracowywania projektu planu i prognozy skutków finansowych. Zarówno wnioski do zmiany planu jak i uwagi do projektu nie wpłynęły.

Zmiana Nr 1 planu sporządzana jest dla terenu położonego na obszarze o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno – przestrzennej charakteryzującym się dostępem do sieci komunikacyjnej i pozostałej infrastruktury technicznej. Nowa zabudowa planowana na tym terenie spełnia wymogi wynikające z art.1 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wpływ zmiany Nr 2 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „KIELCE PÓŁNOC – OBSZAR II.2: Centrum handlowo-usługowe u zbiegu ulic Zagnańskiej i Jesionowej” na finanse publiczne, w tym budżet gminy Kielce został określony w Prognozie skutków finansowych, która została opracowana na potrzeby tej zmiany planu, zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Przedkładany do uchwalenia projekt zmiany Nr 1 planu jest zgodny z właściwymi ustawami, nie narusza przepisów odrębnych i nie pozostaje w sprzeczności z interesem publicznym oraz uwzględnia wymogi ochrony środowiska, zatem tworzy podstawę do realizacji celów, o których mowa w uzasadnieniu.