

BPP-II.6721.31.16.2013

**WYKAZ UWAG**

**zgłoszonych na podstawie art. 17 pkt. 11  
ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym**

**Wykaz dotyczy projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego  
„KIELCE ŚRÓDMIEŚCIE – OBSZAR I.1.3 CZARNOWSKA, ŻELAZNA - PKS”  
położonego na obszarze miasta Kielce**

Lp	Data wpływu uwagi	Nazwisko i imię, nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagi	Treść uwagi	Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga	Ustalenia projektu planu dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Prezydenta Miasta Kielce w sprawie rozpatrzenia uwagi		Uwagi
						uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	
1	2	3	4	5	6	7	8	11
1	25.04.2013	X	Poparcie dla zapisów zachowujących funkcje dworca PKS, jako zintegrowanego centrum komunikacyjnego regionu.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	Uwaga uwzględniona	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
2	30.04.2013	X	Poparcie dla projektu planu. Dworzec jest potrzebny. Wymaga remontu, przywrócenia do życia, kawiarni, kiosków, na które w środku przecież jest miejsce. Ale zdecydowanie nie potrzebuje rewolucji, która zamiast go naprawić i unowocześnić zwyczajnie go zrówna go z ziemią.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	Uwaga uwzględniona	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
3	12.05.2013	X	1. Poparcie dla podstawowych zapisów planu dotyczących „Zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego”. 2. Uwagi ogólne:	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe: §21 - UC1, §23 – UKZ1,	Uwaga uwzględniona w części	-	Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej połączenia międzdworcowego – wykracza to poza zakres planu i wymaga osobnego opracowania planistycznego. Przy tym projekt planu umożliwia przyszłościowe wykonanie takiego łącznika. Nie uwzględnia się również propozycji wprowadzenia funkcji

			<p>1) Funkcja omawianego terenu – zintegrowane centrum komunikacyjne (ZCK). Do tego należy scalić ze sobą oba dworce – zarówno autobusowy jak i kolejowy oraz zintegrować je z komunikacją miejską. Nie wystarczy skupienie się tylko na obszarze dworca autobusowego. Bardzo istotnym będzie zatem wykorzystanie tzw. „łącznika międzydworcowego” i włączenie go do planu (lub w zamian w trybie pilnym uchwalenie analogicznego planu dla brakującej międzydworcowej części, skorelowanego z obszarem omawianym, celem stworzenia jednego spójnego architektonicznie oraz funkcjonalnie ZCK).</p> <p>2) Zachowanie cennego architektonicznie (stanowiącego symbol miasta) oraz bardziej wartościowego komunikacyjnie (z opatentowanym układem stanowisk i ruchem autobusów na planie koła) Dworca w Kielcach.</p> <p>3) Jednocześnie należy uwzględnić potrzeby inwestorskie, aby obiekt ten mógł rozszerzyć swoje funkcje – lecz tylko w taki sposób aby nie zaniedbać powyższej nadmienionych priorytetowych i fundamentalnych zadań.</p> <p>3. Strefa A – historyczny budynek dworca</p> <p>1) Do zrewitalizowania, częściowo realizując elementy planowane (np. schody ruchome); a częściowo wymieniając na nowe lepsze materiały. Sam obiekt (jego bryłę i funkcję) należy zachować. Poddając pracom renowacyjno – modernizacyjnym (być może nawet konserwatorskim) oraz</p> <p>2) Dać możliwość otwarcia obiektu na nowe dodatkowe funkcje. Należałoby ze względów wizualnych jak i funkcjonalnych przywrócić dawną formę i funkcję antresoli z pawilonami handlowymi oraz restauracją. Gdyby na cele handlowo – usługowe przeznaczyć antresolę oraz rozbudowany poziom 0, to być może warto przywrócić przeszkolmy parter poziomu 1, tak aby zgodnie z ideą architektów obiektu, pasażerowie oczekujący na hallu widzieli nadjeżdżające autobusy przez przeszkloną elewację.</p> <p>3) Dopuszczyć możliwość rozbudowy poziomu 0 (podziemnego – patrząc do</p>	<p>§25 - KP2, §26 KDG1, §29 KDL1, §34 KDPJ3</p>		<p>komercyjnych pod wyznaczoną w projekcie planu strefą przestrzeni ogólnodostępnej – teren ten powinien pełnić funkcję placu przed budynkiem dworca.</p> <p>Uwaga uwzględniona (projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany) w części dotyczącej zachowania formy i funkcji dworca autobusowego oraz wprowadzenia dodatkowych funkcji komercyjnych – handlowych, usługowych, z wyjątkiem funkcji mieszkaniowej.</p>
--	--	--	--	---	--	---

			<p>poziomu stanowisk, dotąd głównie kasowego), lub – co bardziej wskazane – możliwość wybudowania pod nim poziomu -1, który byłby już pełnym centrum handlowym (rozpościerającym się na dużej powierzchni zarówno pod bryłą dworca, jak i pod placem przeddworcowym). Dodatkowo należałoby poszerzyć tunele wejściowe, tak aby stworzyć w nich miejsca na punkty handlowo – usługowe (oczywiście ich rozbudowa powinna być przeprowadzona wedle całościowej koncepcji ZCK, nie zaś w formie przypadkowych przybudówek).</p> <p>4) Należy inwestorowi pozwolić na ewentualną wymianę materiałów z których zbudowany jest dworzec. Alw ich wprowadzenie ma odbyć się tak by nie zaburzyć wartości architektoniczno – stylowych historycznego dworca i wymogów zawartych w planie przestrzennym dla tego obiektu i obszaru.</p> <p>5) Cały obiekt wymaga ponadto nowego, estetycznego plastycznie i czytelnego Systemu Informacji Wizualnej oraz Systemu Informacji Podróżnych. Opracować logo dworca, Stanowiłoby to wtedy również element promocyjny i wizerunkowy dworca, co powinno być wartością także dla inwestora.</p> <p>6) Wprowadzić schody ruchome oraz windy dla niepełnosprawnych.</p> <p>4. Strefa B – najcenniejszy układ komunikacyjny na planie koła wraz z drogami dojazdowymi</p> <p>1) Opatentowany układ komunikacyjny na planie koła, który jest zastosowany na kieleckim dworcu, stanowi największy skarb całego założenia dworcowego.</p> <p>2) Jeżeli inwestorowi faktycznie zależy na centrum komunikacyjnym to wspomniane rozwiązanie komunikacyjne powinien traktować jako znaczący potencjał. Nie powinien go niszczyć.</p> <p>3) Władze miasta powinny prowadzić taką politykę wobec przewoźników, aby opłacało im się korzystać właśnie z tego głównego dworca.</p> <p>4) Układ komunikacyjny na planie koła musi podlegać pełnej ochronie i musi być zachowany.</p> <p>5. Strefa C – plac przeddworcowy</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

			<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Plac dworcowy stanowi ważny element wnętrza urbanistycznego całego założenia – powinien być zachowany jako konieczna przestrzeń zapewniająca perspektywę architektury „dworcowego spodka” oraz jako potrzebna (zielona) przestrzeń w centrum.</li> <li>2) Stworzenie możliwości powstania pod płytą placu podziemnych poziomów komercyjnych (np. powierzchni handlowych) – na wzór centrum handlowego pod Majdanem Nezeleźnosti w Kijowie. Kondygnacja handlowa pod placem mogłaby być kontynuacją podziemnej kondygnacji -1 pod byłą samego dworca.</li> <li>3) Przewidzieć poprzez poziom -1 stworzenie połączenia międzydworcowego. Ww podziemna powierzchnia komercyjna usytuowana pod placem przeddworcowym, naturalnie mogłaby się rozciągać pod ulicą Żelazną jako szeroki tunel z miejscem na powierzchni komercyjne i pod dworcem kolejowym łączyć się z jego tunelem.</li> </ol> <p>6. Strefa D – łącznik międzydworcowy</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Połączenie dworca autobusowego i kolejowego wydaje się być logiczne a nawet niezbędna aby osiągnąć cel ZINTEGROWANEGO CENTRUM KOMUNIKACYJNWO. Połączenie pod dachem które umożliwi przejście z jednego środka komunikacji na drugi, bez konieczności wychodzenia na zewnątrz w sposób bezkolizyjny będzie miejscem generującym duży ruch pieszy.</li> <li>2) Ważne jest aby nowy łącznik od strony budynku dworcowego nie był wyższy od bryły dworca z kopułą. Aby nie zburzył relacji kompozycyjno – przestrzennych pomiędzy „spodkiem” a kościołem św. Krzyża. Lekko wyższy może się stać dopiero nad ulicą oraz już nad torami kolejowym. Łącznik oraz parking muszą być zrealizowane według całościowej koncepcji architektonicznej ZCK.</li> <li>3) Należy jak najszybciej ten element skoordynować z opracowywanym obecnie planem miejscowym.</li> </ol> <p>7. Podstrefa D+ - to rozbudowa łącznika o wielopoziomowy parking dla pasażerów oraz klientów całego ZCK.</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

			<p>8. Strefa E – tereny dawnego parkingu autokarów</p> <p>1) Obok funkcji komunikacyjnej – jako podstawowej, handlowej – jako rozszerzającej powstały na tym terenie obiekty o innym przeznaczeniu – pełniące rolę dywersyfikującą dla inwestora</p> <p>2) Propozycja postawienia budynków do celów biurowych, hotelowych lub mieszkaniowych.</p> <p>Wskazówki i uwagi dodatkowe:</p> <p>1. Należy przewidzieć zintegrowane z ZCK przystanki komunikacji miejskiej (autobusowej, tramwajowej).</p> <p>2. Należy przewidzieć w planie miejscowym możliwość powstania tunelu dla szybkiego tramwaju.</p> <p>3. Wszelka inwestycja na terenie dworca autobusowego powinna opierać się na całościowym projekcie architektonicznym ZCK – najlepiej na wyłonionym w otwartym konkursie architektonicznym.</p>					
4	12.05.2013	X	Poparcie dla zachowania istniejącego dworca PKS i sprzeciw dla jego wyburzenia i budowy w tym miejscu galerii handlowej	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
5	13.05.2013	X	Poparcie dla zachowania istniejącego dworca PKS i usytuowania części handlowej obok dworca wzdłuż ul. Żelaznej	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
6	13.05.2013	X	Sprzeciw wobec wyburzenia wizytówki Kielc, likwidacji centrum komunikacyjnego i budowy kolejnej galerii.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
7	13.05.2013	X	<p>Oświadczenie PKS2 w sprawie planów zrealizowania ponadregionalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego.</p> <p>Została przygotowana spójna koncepcja zagospodarowania terenów obecnego dworca PKS ze szczególnym uwzględnieniem terminala autobusowego, sprawnie obsługującego komunikację regionalną i krajową. Jego przepustowość to 1400 odjazdów dziennie realizowanych z 16 stanowisk dla autobusów i 10 dla busów, przewidziano stanowiska dla taksówek i komunikacji miejskiej. W przedstawionej przez nas koncepcji budynek dworcowy zostaje zachowany a nowa zabudowa nie zaburza symbolicznych walorów widokowych kopuły na tle neogotyckich wież kościoła Św. Krzyża. Projekt został starannie skalkulowany pod względem ekonomicznym tak,</p>	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	<p>Zaproponowane w koncepcji ponadregionalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego rozwiązania:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmniejszają przepustowość obecnego dworca i nie stwarzają możliwości budowy ponadregionalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego,</li> <li>2) lokalizują funkcję dworca autobusowego w innym miejscu, likwidując opatentowany układ komunikacyjny,</li> <li>3) zmieniają całkowicie funkcję istniejącego budynku dworca, zachowując jedynie formę kopuły dworca obudowaną nowym budynkiem, przez co burzą symboliczne walory widokowe (kopuła na tle neogotyckich wież kościoła Św. Krzyża).</li> <li>4) W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>. Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w</li> </ol>

			<p>aby utrzymać dotychczasowe miejsca pracy a w przyszłości stworzyć nowe, natomiast miastu zapewnić wpływy z podatków zarówno pośrednich jak i bezpośrednich.</p> <p>Polska Komunikacja Samochodowa 2 Sp. z o.o. zaprezentowała plan rozwoju firmy, który jest planem dochodowym. Kupowaliśmy przedsiębiorstwo PKS w Kielcach i chcemy zrealizować inwestycję będącą w zgodzie ze Studium Miasta Kielc.</p> <p>Dla tak ważnej i realizowanej z e środków prywatnych inwestycji potrzebna jest otwartość i dobra wola ze strony urzędników.</p>				<p>ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.</p> <p>Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „<i>Wszystkie nowe powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.</i>”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielkopowierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokowa zespołu budynku dworca i kościoła.</p> <p>Ustalenia projektu planu umożliwiają prowadzenie działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.</p> <p>Koncepcja inwestorska została oceniona zdecydowanie negatywnie przez SARP O/Kielce (2 stanowiska w dokumentacji planu)</p>	
8	15.05.2013	X	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dworzec PKS jest niezwykle rzadkim przypadkiem w historii naszego miasta – tak brzmi jednobrzmiący głos całego kieleckiego środowiska architektonicznego, urbanistycznego i konserwatorskiego.</li> <li>2. Konstrukcja i wygląd są w stu procentach pochodną jego funkcji i związku z tym można go chronić albo tylko w całości albo w ogóle. Zachowanie „elementów dawnego dworca” mija się z celem. Wartościami które projekt planu chroni są: z jednej strony opatentowane, bardzo funkcjonalne, bezkolizyjne rozwiązanie komunikacyjne, a z drugiej strony niezwykle cenny krajobraz. Krajobraz w którym kluczową rolę odgrywa przestrzeń, z na której zostało posadowione UFO.</li> <li>3. „Lonely planet” kielecki dworzec PKS wymienia wśród pięciu najciekawszych polskich realizacji architektonicznych z okresu PRL- u , zaś przewodnik National Geographic widzi w Kielcach tylko trzy obiekty warte zobaczenia – Pałac Biskupi, Kadzielnię i dworzec PKS.</li> <li>4. Do decyzji Radnych będzie czy obecny dworzec jest wartością wartą stanowczej ochrony, czy też nie warto go chronić. Propozycje „pomiędzy” w tym przypadku nie mają znaczenia – fachowcy są zgodni, że nie ma sensu zostawiać „elementów dworca”.</li> <li>5. W obecnej dyskusji likwidator i potencjalny właściciel skupiają się jedynie na emocjonalnym szantażu dotyczącym zachowania miejsc pracy przez obecnych pracowników PKS w Kielcach. Zapisy planu gwarantują istnienie centrum Kielc dworca autobusowego z prawdziwego zdarzenia.</li> <li>6. Wybudowanie hali targowej na tyłach dworca jest ochroną dużej ilości miejsc pracy.</li> <li>7. W kontekście ekonomiczno – gospodarczym</li> </ol>	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

			zachowanie dworca z prawdziwego zdarzenia i jednocześnie architektonicznej ikony Kielc jest bardziej opłacalne dla miasta jako całości niż krótkowzrostowy tzw. „kompromis”. Firma bardzo długo nie dopuszczała na dworzec firm konkurencyjnych, przez co nie miał on szans rozwijać się jako centrum komunikacyjne a wokół powstawały osobne dworce autobusów. 8. Efektem zanegowania założeń przyjętych w projekcie planu będzie po prostu skokowa zmiana wartości nieruchomości. Czy rzeczywiście przyjęta w projekcie planu potencjalna powierzchnia na działalność komercyjną jest „niewystarczająca”? Jest zaskakująco duża. 9. Kielce nie zasługują na to by zrezygnować z rozwiązania dobrego na rzecz rozwiązania gorszego. Apel o prowadzenie działań których celem będzie rewitalizacja dworca PKS w formie zgodnej z zapisami przedłożonego MPZP.					
9	15.05.2013	X	Poparcie dla planu	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
10	15.05.2013	X	Brak treści uwagi. Na prośbę uzupełnienia treści uwagi (wysłaną mailem w dniu 29.05.2013r.) – brak odpowiedzi	Nie podano nr nieruchomości	-	-	-	Uwaga nie może być rozpatrzona, ponieważ nie zawiera treści.
11	15.05.2013	X	Wniosek o pozostawienie dworca w obecnej formie z zachowaniem ruchu okrężnego	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
12	15.05.2013	X	Poparcie planu ochrony dworca PKS tj. zachowania układu komunikacyjnego na planie koła i funkcji komunikacyjnej jako podstawowej	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
13	15.05.2013	X	Plan dworca jest dobry. Dworzec należy chronić, a nie zmieniać.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
14	15.05.2013	X	Zachować dworzec PKS i jego widoczność	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
15	15.05.2013	X	Tak charakterystyczny punkt Miasta nie powinien być niszczone przez Jego władze	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
16	15.05.2013	X	Należy zachować bryłę dworca PKS wraz z peronami w niezmiennym kształcie. Nie wykluczać również inwestycji usługowo-	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23	<b>Uwaga uwzględniona w części</b>	-	Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia funkcji usługowo – handlowych, zgodnych z planami inwestora.

			handlowych wokół zgodnie z planami inwestora.	ści	- teren UKZ1			W pozostałej części uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
17	15.05.2013	X	Popieram projekt planu i całkowitą ochronę istniejącego budynku dworca PKS	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
18	15.05.2013	X	Pełne poparcie dla planu. Należy chronić dworzec PKS i zachować jego funkcję.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
19	15.05.2013	X	Popieram projekt planu i całkowitą ochronę istniejącego budynku dworca PKS	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
20	15.05.2013	X	Zgadzam się z planem	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
21	15.05.2013	X	Poparcie dla projektu planu. Dworzec PKS należy chronić i zachować ruch okrężny	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
22	15.05.2013	X	Koniecznym jest ochronić NASZ dworzec	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
23	15.05.2013	X	Nie należy budować galerii handlowej. Kielecki dworzec PKS jest unikatem na skalę Polski, a nawet świata nie należy go zabudowywać. Można wprowadzić dodatkowe funkcje (wystawy, instalacje, przeglądy filmów).	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.  Projekt planu umożliwia wprowadzenie dodatkowych funkcji (wystawy, instalacje, przeglądy filmów).
24	15.05.2013	X	Poparcie dla uchwalenia dla uchwalenia planu w zaproponowanej formie	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
25	15.05.2013	X	Dworzec PKS i jego okolice musi być zachowany w obecnym kształcie	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
26	15.05.2013	X	Poparcie ochrony dworca PKS poprzez proponowane brzmienie planu. Galerie handlowe należy tworzyć na obrzeżach miasta.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
27	15.05.2013	X	Akceptacja projektu planu zmierzającego do ochrony dworca PKS (ochrona bryły, detalu, funkcji, ujęć widokowych) bez jego modyfikacji i zmian	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 - teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
28	15.05.2013	X	Brak treści uwagi. Na prośbę uzupełnienia treści uwagi (wysłaną mailem w dniu 29.05.2013r.) – brak odpowiedzi	Nie podano nr nieruchomości	-	-	-	Uwaga nie może być rozpatrzona, ponieważ nie zawiera treści.



29	15.05.2013	X	Poparcie dla ochrony dworca PKS poprzez proponowane brzmienie planu	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
30	15.05.2013	X	Poparcie dla planu ochrony dworca PKS, nie dla kolejnej galerii	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
31	15.05.2013	X	Poparcie dla planu, nie dla galerii handlowej	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
32	15.05.2013	X	Poparcie dla całego planu	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
33	15.05.2013	X	Poparcie ochrony dworca PKS	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
34	15.05.2013	X	Należy chronić dworzec PKS przed wyburzeniem	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
35	15.05.2013	X	Poparcie dla projektu planu i ochrony dworca PKS	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
36	15.05.2013	X	Plan do zachowania , dworzec PKS należy chronić	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
37	15.05.2013	X	Poparcie dla planu. Architektura dworca PKS powinna być pod ochroną	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
38	15.05.2013	X	Poparcie dla planu i jego jak najszybszego uchwalenia	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
39	15.05.2013	X	Dworca nie można zniszczyć budując galerię handlową	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
40	15.05.2013	X	Apel o zachowanie w niezmienionej formie bryły dworca PKS	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
41	15.05.2013	X	Budynek dworca PKS powinien pozostać. Priorytetem powinno być zachowanie funkcji komunikacyjnej opartej na planie koła, poszerzonej o część handlową, która nie powinna dominować nad bryłą dworca.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

42	16.05.2013	X	Stowarzyszenie popiera proponowaną treść planu, która zmierza do zachowania dworca PKS. Wnosi o dodanie w części opisowej § 14 ust. 1 pkt. 3 nowego pkt. 4 wymogów zapewnienia minimalnej ilości miejsc parkingowych dla rowerów w terenach UC1, UKZ1, U1-2, UK1, U/M1-2.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne §14 ust. 1 pkt. 3	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Ustalenie ścisłych parametrów dla parkingów rowerowych jest zbyt rygorystyczne, nadmierne i niecelowe. W zamierzeniu komunalne stojaki rowerowe rozmieszczone będą w przyszłości w przestrzeni publicznej w obszarze planu. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie nakłada obowiązku ustalenia w planie miejscowym wskaźników parkingowych dla rowerów.
43	16.05.2013	X	Poparcie dla planu	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
44	16.05.2013	X	Należy zachować układ komunikacyjny na planie koła i funkcję obiektu komunikacyjnego miasta Kielc	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
45.	22.05.2013	X	Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu: <b>1) §5</b> Pkt. 5 - Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centro twórczych w tym obiekcie handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m <sup>2</sup> , biur, hoteli urzędów Pkt. 6 - KP1 – tereny parkingów Pkt. 9 – skreśla się Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo – jezdnych	15/1, 15/2, 15/4, 15/5, 41/19, 41/24, 41/25, 41/26, 41/30, 41/32, 41/33, 41/51, 41/52, 41/53, 41/54, 42/1, 42/2, 41/10, 41/17, 41/27, 41/37, 41/44, 41/57, 41/59, 41/60, 41/35, 41/58, 41/62, 41/39, 41/41, 41/46, 41/50, 41/21, 41/61, 41/48, 41/63	Ustalenia tekstowe ogólne oraz ustalenia tekstowe szczegółowe : dla terenów: UKZ1, KDZ1, KDL1, KDPJ3, KP2, KDG1, UC1, KDD1.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	<b>Uwagi szczegółowe:</b> <b>Ad1)</b> Nadrzędnym celem projektu planu jest zachowanie funkcji i formy istniejącego dworca autobusowego, którego wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone zostały wpisem do gminnej ewidencji zabytków.  Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m <sup>2</sup> (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m <sup>2</sup> – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m <sup>2</sup> byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m <sup>2</sup> – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m <sup>2</sup> .  Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne. Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m <sup>2</sup> (kilka- do kilkunastu tys. m <sup>2</sup> ) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.  Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1. Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z

			<p>2) §6 Pkt. 1 lit. b – sylweta budynku dworca komunikacji zbiorowej – kopuła z charakterystycznymi świetlikami z możliwością modernizacji i przebudowy, Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2 Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m<sup>2</sup> Pkt. 3 lit. k - istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki , zgodnie z rysunkiem planu</p> <p>3) §8 Pkt. 2 - sylwety budynku dworca autobusowego, poprzez ustalenie zasad jego remontu, przebudowy, rozbudowy, zgodnie z § 23, w ramach terenu UKZ1. Pkt. 2 lit. a - zachowanie formy architektonicznej przykrycia hali głównej dworca PKS z możliwością modernizacji, wymiany elementów i materiałów Pkt. 2 lit. b - skreśla się</p> <p>4) §13 Pkt. 2 - Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1</p> <p>5) §14 Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta: - skreśla się, „połączone z ulicą KDL1 – skreśla się, - KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),</p>				<p>ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).</p> <p>Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojazdu do poszczególnych terenów.</p> <p><b>Ad2), 3)</b> Nie można wprowadzić proponowanych zmian, ponieważ zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do gminnej ewidencji zabytków) to dzieło wybitne, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywcość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.</p> <p>Proponowane zmiany dotyczące nośników reklamowych dopuściłyby w obrębie terenu objętego granicami planu dowolność w tej kwestii, co spowodowałoby chaos przestrzenny. Ustalenia projektu planu w tym zakresie gwarantują porządek oraz ład przestrzenny, co jest nadrzędnym celem każdego planu miejscowego.</p> <p><b>Ad.4)</b> Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).</p> <p><b>Ad5)</b> Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym). Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałyby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1. Plan nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno – prawnej – w tym ustanowienia służebności gruntowej. Teren UC1 obecnie posiada złożoną strukturę własnościową. Szczegółowa konstrukcja podnoszonych ustaleń wynika z wymogów §4 pkt. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.</p> <p><b>Ad6)</b></p>
--	--	--	---	--	--	--	---

			<p>6) <b>§21</b> Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5 Ust. 2 pkt. 4 - Obsługa komunikacyjna: z ulic KDG1 i KDG2 w relacjach prawoskrętnych</p> <p>7) <b>§23</b> Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnie miejskich, centrowych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1. Ust. 2 pkt1 - przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, handlu Ust. 2 pkt.2 - przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia Ust. 2 pkt. 3 lit. a - zgodnie z rysunkiem planu Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 - istniejącego budynku dworca autobusowego: wysokość kopuły do zachowania Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 - skreśla się Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5 Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 - skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 2 - skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c - skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. e - zakaz lokalizacji obiektów budowlanych Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h - skreśla się Ust. 2 pkt. 5 lit. a - z ulicy KDZ1 Ust. 2 pkt. 5 lit. b - z ulicy KDG1, Ust. 2 pkt. 5 lit. c - z ulicy KDD2, powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi</p>				<p>Wskaźnik powierzchni zabudowy nie może przekraczać wartości 1, a zaproponowano 1,5.</p> <p>Dopuszczenie zjazdów z ulic KDG1 i KDG2 nie jest możliwe, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu.</p> <p>Ponadto zaplanowana obsługa komunikacyjna terenu UC1 jest zgodna z rozwiązaniami przyjętymi w realizowanym projekcie „Budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1 Maja, Zagnańska wraz z przebudową Ronda im. Gustawa Herlinga – Grudzińskiego. Ustalenia projektu planu sformułowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD.</p> <p><b>Ad7)</b> Nadrzędnym celem projektu planu jest zachowanie funkcji i formy istniejącego dworca autobusowego, którego wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone zostały wpisem do gminnej ewidencji zabytków. Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m<sup>2</sup> (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m<sup>2</sup> – oba obiekty (budynek) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m<sup>2</sup> byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedaży (netto) nie przekroczy 2 000 m<sup>2</sup> – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m<sup>2</sup>. Lokalizacje obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m<sup>2</sup> przewidziano na terenie UC1. Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne. Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m<sup>2</sup> (kilka- do kilkunastu tys. m<sup>2</sup>) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.</p> <p>Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywcość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi główny element budujący tożsamość miasta. Istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkownika pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych</p>
--	--	--	---	--	--	--	---

			<p>8) §25 – skreśla się w całości</p> <p>9) §28 Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi</p> <p>10) §29 – skreśla się w całości</p> <p>11) 34 – skreśla się w całości</p> <p><b>Uwagi ogólne:</b></p> <p>1) Zapisy projektu planu winny zagwarantować obecność w tej lokalizacji funkcji transportu zbiorowego/komunikacji autobusowej bez ograniczania funkcji uzupełniających jakimi są usługi i handel.</p> <p>2) Wprowadzenie wnioskowanych zapisów byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium, wedle którego przedmiotowa nieruchomość znajduje się w obszarze rozmieszczenia wielko powierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> oznaczonego na rysunku studium symbolem p-WOH 6.</p>				<p>przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.</p> <p>Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojazdu do poszczególnych terenów.</p> <p>Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).</p> <p>Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.</p> <p><b>Ad8)÷11)</b></p> <p>Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojazdu do poszczególnych terenów.</p> <p>Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).</p> <p>Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.</p> <p>Pozostałe uzasadnienie jak w pkt.5.</p> <p><b>Uwagi ogólne:</b></p> <p><b>Ad1.</b> Uzasadnienie jak dla uwag szczegółowych – pkt.1.</p> <p><b>Ad2.</b> W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>. Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

			<p>3) Wprowadzenie proponowanych zapisów, umożliwi w przyszłości zrealizowanie na przedmiotowej nieruchomości wielofunkcyjnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, które będzie odpowiedzią na potrzeby mieszkańców miasta Kielce jako stolicy województwa świętokrzyskiego a także mieszkańców całego regionu.</p>				<p>Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „Wszystkie nowe powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielko powierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący-w panoramę widokowa zespołu budynku dworca i kościoła. Ustalenia projektu planu umożliwiają prowadzenie działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.</p> <p><b>Ad3.</b> Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielnego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednolity stan własnościowy. Ponadto, z uwagi konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.</p>	
46	23.05.2013	X	Zachowanie unikatowego dworca – obiektu w skali międzynarodowej, nowoczesnej wizytówki Kielc. Dworzec wraz z przyległym terenem powinien być chroniony i przywrócony do dawnej świetności.	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
47	23.05.2013	X	<p>Uwaga złożona w imieniu Stowarzyszenia Nasz Dom. Propozycja realizacji nowoczesnej hali targowej zintegrowanej z centrum komunikacyjnym. Wykorzystująca i utrzymująca funkcje dworca PKS, uzupełniając je o niezbędne funkcje handlowe i usługowe. Koncentrując się na zapewnieniu kompleksowego systemu komunikacyjnego na terenie miasta i regionu wraz z uwzględnieniem komunikacji ogólnokrajowej.</p> <p>W związku ze zmianami własnościowymi terenu, na którym funkcjonuje dworzec PKS, proponowana lokalizacja stanowi idealne miejsce do realizacji nowoczesnej hali targowej z zachowaniem funkcji komunikacyjnej. Proponowane rozwiązanie w pełni zaspokoi oczekiwania mieszkańców Kielc, poszukując możliwości robienia zakupów w tradycyjnym miejscu handlu – jakim jest targ miejski. Realizacja nowoczesnej hali targowej, na wzór targowych funkcjonujących w miastach</p>	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe: §21 - UC1, §23 – UKZ1, §25 - KP2, §26 KDG1, §29 KDL1, §34 KDPJ3	<b>Uwaga uwzględniona w części</b>	-	<p>Uwaga uwzględniona w części (projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany) dotyczącej zachowania funkcji i formy istniejącego budynku dworca oraz wprowadzenia lokalizacji hali targowej.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie sposobu połączenia wyżej wymienionych funkcji. Proponowana koncepcja jest próbą powiązania dworca autobusowego z funkcją handlową (budynek będący zespołem niskich pawilonów handlowych w układzie korytarzowym). Zaproponowany zespół pawilonów nie stanowi hali targowej w dosłownym rozumieniu tego pojęcia.</p> <p>Bezpośrednie sąsiedztwo obu funkcji uniemożliwia prawidłowe funkcjonowanie zarówno dworca autobusowego, jak i zaproponowanego zespołu pawilonów.</p>

			zachodniej Europy, wokół lub z wykorzystaniem dotychczasowego budynku dworca PKS stanowić będzie doskonałą alternatywę dla planowanego do likwidacji placu targowego przy ul. Seminaryjskiej.					
48	23.05.2013	X	<p>W efekcie obrad Prezydium Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego w Kielcach w dniu 15 maja 2013r. poświęconych problematyce działalności PKS Kielce S.A. w likwidacji, w rozpatrywanej sprawie został przyjęty Apel Prezydium WKDS.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strony wojewódzkiej instytucji dialogu społecznego wyrażają niepokój wynikający z szeregu negatywnych konsekwencji, jakie mogą być skutkiem braku rzeczowej współpracy w kierunku poszukiwania rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez obie strony.</li> <li>2. Działalność kieleckiego PKS jest przedmiotem zainteresowania WKDS, przede wszystkim ze względu na funkcję i znaczenie przedsiębiorstwa w systemie publicznych usług komunikacyjnych miasta Kielce i województwa świętokrzyskiego.</li> <li>3. Strona reprezentowana przez „Pracodawców RP” popierająca przedstawioną przez PKS 2 koncepcję Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, zwracała uwagę na pilną, z e względu na stan obiektu, potrzebę rozpoczęcia jego gruntownej modernizacji i stabilizacji funkcji komunikacyjnej PKS w Kielcach.</li> <li>4. Pozostałe uwagi dotyczące przedstawionego przez PKS 2 projektu Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dotyczyły zaburzenia jego proporcji poprzez widoczną dominację funkcji komercyjnej nad komunikacyjną.</li> <li>5. Przedstawiciele Prezydium Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego biorąc pod uwagę, że zainteresowane strony, deklarują potrzebę regionalnego centrum komunikacyjnego i są zgodni, że jego lokalizacja na kieleckim Dworcu PKS jest z wielu względów optymalna – apelują o rzeczowe, merytoryczne rozmowy na temat warunków jakie powinien uwzględniać projekt inwestycji w zakresie funkcji, koncepcji architektonicznej, czy rozwiązań komunikacyjnych.</li> </ol>	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
49	24.05.2013	X	<p><b>Uwagi ogólne:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Z opracowanego projektu planu oraz wniosku Przedsiębiorstwa Komunikacji samochodowej w Kielcach Spółka Akcyjna w likwidacji</li> </ol>	15/1, 15/2, 15/4, 15/5, 41/19, 41/24, 41/25,	Ustalenia tekstowe ogólne oraz ustalenia tekstowe szczegółowe : dla terenów: UKZ1,	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	<b>Uwagi ogólne:</b> Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywczosc

			<p>wynika, że plan w sposób arbitralny ingeruje w zagospodarowanie terenu dworca, ponieważ:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Przez teren dworca zaplanowano przeprowadzenie drogi publicznej – ulicy, <ol style="list-style-type: none"> <li>a) (dwujęzdniowej) w ciągu obecnie istniejącej wewnętrznej drogi wjazdowej od ulicy Czarnowskiej do dworca (dotychczas ze stanowiskami dla wysiadających),</li> <li>b) po terenie dworca na przedłużeniu ulicy Składowej oddzielając planowane parkingi od stanowisk odjazdowych,</li> <li>c) następnie do ulicy 1 Maja oddzielając pozostałe tereny dworca parkingu autobusów od terenu kościoła Podwyższenia Świętego Krzyża,</li> </ol> </li> <li>2) tereny między planowanym odcinkiem ulicy jak ppkt. 1c a ulicą P. Gosiewskiego wydzielono i w całości przeznaczono pod budowę wielko powierzchniowych obiektu handlowego bez zapewnienia obsługi komunikacyjnej w szczególności obsługi dostaw, straży pożarnej i innych służb ratowniczych,</li> <li>3) działalność obsługi ruchu pasażerskiego pozostawiono wyłącznie na terenie ze stanowiskami odjazdowymi znajdującymi się na jezdni przy koronie wokół budynku i powiększony o strefy przestrzeni ogólnodostępnej,</li> <li>4) wprowadzono zakazy modernizowania i rozbudowy elementów, które są niezbędne do utworzenia nowoczesnego zintegrowanego centrum komunikacyjno – usługowego.</li> </ol> <p>2. Zapisy te skutkują niekorzystnie w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pogorszenia bezpieczeństwa skutkiem zagęszczenia ruchu pojazdów i wystąpienia kolizji w ruchu pieszych i pojazdów,</li> <li>2) pogorszenia bezpieczeństwa poprzez likwidację stanowisk dla pasażerów kończących podróże (dla wysiadających),</li> <li>3) brak możliwości obsługi nowoczesnych autobusów pasażerskich w istniejącym dworcu PKS,</li> <li>4) wyłączenie części terenów służących do celów operacyjnych dworca pod drogi publiczne, wyłączenie przy tym 1-3 stanowisk odjazdowych dla autobusów na obwodzie budynku dworca,</li> <li>5) zmniejszenia możliwości operacyjnych dworca wobec braku niezbędnych miejsc postojowych dla pasażerów,</li> </ol>	<p>41/26, 41/30, 41/32, 41/33, 41/51, 41/52, 41/53, 41/54, 42/1, 42/2, 41/10, 41/17, 41/27, 41/37, 41/44, 41/57, 41/59, 41/60, 41/35, 41/58, 41/62, 41/39, 41/41, 41/46, 41/50, 41/21, 41/61, 41/48, 41/63</p>	<p>KDZ1, KDL1, KDPJ3, KDPJ2, KP2, KDG1, UC1, KDZ1.</p>		<p>rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.</p> <p>Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.</p> <p>Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.</p> <p>Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).</p> <p>Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojazdu do poszczególnych terenów.</p> <p>Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.</p> <p>Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.</p> <p>Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielonego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składający uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.</p> <p>Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny,</p>
--	--	--	---	--	--	--	--



		<p>6) pozbawienie potencjalnych możliwości świadczenia innych usług poza komunikacyjnymi dla osób i przedsiębiorców przebywających na terenie dworca i utworzenia zintegrowanego centrum komunikacyjnego usługowego zapewniającego efektywność ekonomiczną,</p> <p>7) konieczności wykonania kosztownej inwestycji przeniesienia węzłów zasilania budynku dworca oraz powiązanej z tym przebudowy sieci infrastruktury technicznej przed zlikwidowaniem budynku pomocniczego/technicznego w tym wykupu przez Miast Kielce terenów pod ww drogi,</p> <p>8) obciążenia elementów techniczno – ruchowych kosztami utrzymania tzw. Strefy ogólnodostępnej.</p> <p>3. Planowane zmiany ograniczają w znacznym stopniu funkcje użytkowe, możliwości zagospodarowania nieruchomości, drastycznie obniżają jej wartość, mogą spowodować paraliż i brak inwestycji w tym terenie, który na dzień dzisiejszy zapewnia jedyne w mieście miejsce obsługi pasażera komunikacji samochodowej.</p> <p>4. Dla prawidłowego spełnienia potrzeb w zakresie obsługi komunikacyjnej niezbędnym jest odwrócenie niekorzystnych tendencji rozczłonkowania odjazdu autobusów z wielu punktów odprawy i zapewnienie prawidłowego funkcjonowania jednego zintegrowanego centrum dla zbiorowej komunikacji samochodowej. Bazą tego rozwiązania powinien w dalszym ciągu pozostać teren obecnego Dworca PKS, który oprócz warunków operacyjnych, musi posiadać zaplecze niezbędne dla rozwoju działalności komercyjnej i innej zapewniającej finansowanie kosztów utrzymania obiektów.</p> <p>5. Przyjęcie proponowanego przez BPP projektu planu stwarza zagrożenie, że jako jedyne tej rangi miasto w kraju Kielce nie będą posiadać funkcjonalnego i bezpiecznego dworca autobusowego dla komunikacji zbiorowej.</p> <p>6. Uwagi z pisma znak:PKS SA-DN 149/02/2013 z dnia 26.02.2013r.:</p> <p>Uwagi ogólne:</p> <p>1) Zapisy projektu planu winny zagwarantować obecność w tej lokalizacji funkcji transportu zbiorowego/komunikacji autobusowej bez ograniczania funkcji uzupełniających jakimi</p>				<p>posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkowania pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.</p> <p>Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprawianych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów.</p> <p>Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m<sup>2</sup> (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m<sup>2</sup> – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m<sup>2</sup> byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m<sup>2</sup> – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m<sup>2</sup>.</p> <p>Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne. Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m<sup>2</sup> (kilka- do kilkunastu tys. m<sup>2</sup>) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.</p> <p>W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>.</p> <p>Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.</p> <p>Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „Wszystkie nowe powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielko powierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokową zespołu budynku dworca i kościoła. Jednocześnie ustalenia projektu planu dają możliwość prowadzenia działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.</p> <p>Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w</p>
--	--	--	--	--	--	--

			<p>są usługi i handel.</p> <p>2) Wprowadzenie wnioskowanych zapisów byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium, wedle którego przedmiotowa nieruchomość znajduje się w obszarze rozmieszczenia wielko powierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> oznaczonego na rysunku studium symbolem p-WOH 6.</p> <p>3) Wprowadzenie proponowanych zapisów, umożliwi w przyszłości zrealizowanie na przedmiotowej nieruchomości wielofunkcyjnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, które będzie odpowiedzią na potrzeby mieszkańców miasta Kielce jako stolicy województwa świętokrzyskiego a także mieszkańców całego regionu.</p> <p><b>Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:</b></p> <p>1) §5 Pkt. 5 – Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogóło miejskich, centro twórczych w tym obiekcie handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> Pkt. 6 – KP1 – tereny parkingów Pkt. 9 – skreśla się Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo – jezdnych</p> <p>2) §6 Pkt. 1 lit. b – sylweta budynku dworca komunikacji zbiorowej – kopała z charakterystycznymi świetlikami Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2 Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m<sup>2</sup> Pkt. 3 lit. k – istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki , zgodnie z rysunkiem planu</p> <p>3) §8 Pkt. 2 – sylwety budynku dworca autobusowego, poprze ustalenie zasad jego remontu, przebudowy, rozbudowy, zgodnie z § 23, w ramach terenu UKZ1. Pkt. 2 lit. a – zachowanie formy architektonicznej przykrycia hali głównej dworca PKS Pkt. 2 lit. b – skreśla się</p> <p>4) §13 Pkt. 2 – Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu</p>				<p>sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformułowane w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD. W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez dodatkowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).</p> <p>Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).</p> <p><b>Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.</b></p>
--	--	--	---	--	--	--	--

			<p>publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1</p> <p><b>5) §14</b> Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta: - KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),</p> <p><b>6) §21</b> Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5 Ust. 2 pkt. 4 – Obsługa komunikacyjna: z ulic KDL1 oraz KDG1 i KDG2 w relacjach na prawo skręt</p> <p><b>7) §23</b> Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnie miejskich, centro twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1. Ust. 2 pkt1 – przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, Ust. 2 pkt.2 – przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia Ust. 2 pkt. 3 lit. a – zgodnie z rysunkiem planu Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 – istniejącego budynku dworca autobusowego: wysokość kopuły do zachowania Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 – skreśla się Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5 Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 – skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 2 – skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c – skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. e – zakaz lokalizacji obiektów budowlanych Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h – skreśla się Ust. 2 pkt. 5 lit. a – z ulicy KDZ1 Ust. 2 pkt. 5 lit. b – z ulicy KDG1, powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi</p> <p><b>8) §25</b> – skreśla się w całości <b>9) §28</b> Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi</p> <p><b>10) §29</b> – skreśla się w całości <b>11) §34</b> – skreśla się w całości</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

50.	24.05.2013	X	<p><b>Uwagi ogólne:</b></p> <p>1. Plan bardzo niekorzystnie ingeruje w zagospodarowanie terenu istniejącego dworca PKS ponieważ:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Obsługę ruchu pasażerskiego pozostawiono wyłącznie na terenie ze stanowiskami odjazdowymi znajdującymi się na jezdni przy koronie wokół dworca, powiększając ten teren o strefy przestrzeni ogólnodostępnej,</li> <li>2) Znaczną część powierzchni dworca (obecnie placów postojowych dla autobusów) wydzielono pod budowę wielko powierzchniowego obiektu handlowego,</li> <li>3) Na terenie dworca zaprojektowano drogę publiczną likwidując przy tym stanowiska dla wsiadających i budynek zaplecza technicznego oraz oddzielając planowany parking od stanowisk odjazdowych i planowanego obiektu handlowego, przez co generuje się bardzo niebezpieczny ruch pieszych,</li> <li>4) Wprowadzono w zapisach zakazy modernizowania i rozbudowy elementów dworca, które uniemożliwiają utworzenia nowoczesnego zintegrowanego centrum usługowo komunikacyjnego</li> </ol> <p>2. Zmiany te skutkują niekorzystnie w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) pogorszenia bezpieczeństwa (zagęszczenie ruchu pojazdów i wystąpienie kolizji w ruchu pieszych i pojazdów, likwidacja stanowisk dla wsiadających),</li> <li>2) wyłączenia części terenów dworca służących do celów operacyjnych pod ulicę, powodujących przy tym konieczność wyłączenia 1-3 stanowisk odjazdowych na obwodzie budynku dworca,</li> <li>3) ograniczania możliwości operacyjnych dworca wobec braku niezbędnych miejsc postojowych dla pasażerów,</li> <li>4) pozbawienie możliwości utworzenia nowoczesnego zintegrowanego centrum usługowo komunikacyjnego, które zapewniłoby efektywność ekonomiczną przez świadczenie usług innych poza komunikacyjnymi przez komunikacyjnymi przez przedsiębiorców funkcjonujących do celów komercyjnych</li> <li>5) konieczność wykonania kosztownej inwestycji przeniesienia węzłów zasilania</li> </ol>	15/1, 15/2, 15/4, 15/5, 41/19, 41/24, 41/25, 41/26, 41/30, 41/32, 41/33, 41/51, 41/52, 41/53, 41/54, 42/1, 42/2, 41/10, 41/17, 41/27, 41/37, 41/44, 41/57, 41/59, 41/60, 41/35, 41/58, 41/62, 41/39, 41/41, 41/46, 41/50, 41/21, 41/61, 41/48, 41/63	Ustalenia tekstowe ogólne oraz ustalenia tekstowe szczegółowe : dla terenów: UKZ1, KDZ1, KDL1, KDPJ3, KP2, KDG1, UC1, KDZ1, KDD1, KDPJ1	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	<p><b>Uwagi ogólne:</b></p> <p>Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywcość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.</p> <p>Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.</p> <p>Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.</p> <p>Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdni KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).</p> <p>Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojazdu do poszczególnych terenów.</p> <p>Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.</p> <p>Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.</p> <p>Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielonego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym</p>
-----	------------	---	--	--	---	---	------------------------------	--

			<p>budynku dworca oraz powiązanej z tym przebudowy sieci infrastruktury technicznej przed zlikwidowaniem budynku pomocniczego/technicznego.</p> <p>3. Projektowane zmiany ograniczają w znacznym stopniu jego funkcje użytkowe, możliwości efektywnego zagospodarowania nieruchomości, drastycznie obniżają jej wartość użytkową, w konsekwencji mogą spowodować wycofanie się inwestorów, który zapewni kontynuowanie działalności przewozowej i działalności dworca.</p> <p>4. Dla prawidłowego spełnienia potrzeb niezbędnym jest odwrócenie niekorzystnych tendencji rozczłonkowania odjazdów autobusów z wielu punktów odpraw i zapewnienia prawidłowego funkcjonowania jednego zintegrowanego centrum zbiorowej komunikacji samochodowej.</p> <p>5. Bazą tego rozwiązania powinien być obecny dworzec autobusowy PKS, musi również zapewnić zaplecze niezbędne dla rozwoju działalności komercyjnej i innej w sposób jednolity i skoncentrowany, zapewniający finansowanie kosztów utrzymania obiektów i działalności przewozowej.</p> <p>6. Przyjęcie zaproponowanego przez BPP projektu planu zagospodarowania przestrzennego stwarza zagrożenie, że jako jedyne miasto tej rangi w kraju Kielce nie będą posiadać funkcjonalnego i bezpiecznego dworca autobusowego dla komunikacji zbiorowej.</p> <p>7. Wnioskujemy o wprowadzenie zmian wg propozycji zawartych w piśmie znak:PKS SA-DN 149/02/2013 z dnia 26.02.2013r :</p> <p>1) Zapisy projektu planu winny zagwarantować obecność w tej lokalizacji funkcji transportu zbiorowego/komunikacji autobusowej bez ograniczania funkcji uzupełniających jakimi są usługi i handel.</p> <p>2) Wprowadzenie wnioskowanych zapisów byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium, wedle którego przedmiotowa nieruchomość znajduje się w obszarze rozmieszczenia wielko powierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> oznaczonego na rysunku studium symbolem</p>			<p>komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.</p> <p>Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkownika pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kolejowego transportu publicznego.</p> <p>Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprawianych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów.</p> <p>Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m<sup>2</sup> (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m<sup>2</sup> – oba objekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m<sup>2</sup> byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m<sup>2</sup> – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m<sup>2</sup>.</p> <p>Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne. Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m<sup>2</sup> (kilka- do kilkunastu tys. m<sup>2</sup>) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.</p> <p>W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>.</p> <p>Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.</p> <p>Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „Wszystkie nowe powstające wielkopowierzchniowe objekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielko powierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokowa zespołu budynku dworca i kościoła.</p>
--	--	--	--	--	--	--

			<p>p-WOH 6.</p> <p>3) Wprowadzenie proponowanych zapisów, umożliwi w przyszłości zrealizowanie na przedmiotowej nieruchomości wielofunkcyjnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, które będzie odpowiedzią na potrzeby mieszkańców miasta Kielce jako stolicy województwa świętokrzyskiego a także mieszkańców całego regionu.</p> <p><b>Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:</b></p> <p>1) §5 Pkt. 5 – Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogóło miejskich, centro twórczych w tym obiekty handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> Pkt. 6 – KP1 – tereny parkingów Pkt. 9 – skreśla się Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo – jezdnych</p> <p>2) §6 Pkt. 1 lit. b – sylweta budynku dworca komunikacji zbiorowej – kopuła z charakterystycznymi świetlikami Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2 Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m<sup>2</sup> Pkt. 3 lit. k – istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki , zgodnie z rysunkiem planu</p> <p>3) §8 Pkt. 2 – sylwety budynku dworca autobusowego, poprzez ustalenie zasad jego remontu, przebudowy, rozbudowy, zgodnie z § 23, w ramach terenu UKZ1. Pkt. 2 lit. a – zachowanie formy architektonicznej przykrycia hali głównej dworca PKS Pkt. 2 lit. b – skreśla się</p> <p>4) §13 Pkt. 2 – Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności</p>				<p>Jednocześnie ustalenia projektu planu dają możliwość prowadzenia działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.</p> <p>Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformułowane w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD. W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez dodatkowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).</p> <p>Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).</p> <p><b>Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.</b></p>
--	--	--	---	--	--	--	---

			<p>publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1</p> <p>5) <b>§14</b> Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta: - KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),</p> <p>6) <b>§21</b> Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5 Ust. 2 pkt. 4 – Obsługa komunikacyjna: z ulic KDL1 oraz KDG1 i KDG2 w relacjach na prawo skręt</p> <p>7) <b>§23</b> Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centro twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1. Ust. 2 pkt1 – przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, Ust. 2 pkt.2 – przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia Ust. 2 pkt. 3 lit. a – zgodnie z rysunkiem planu Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 – istniejącego budynku dworca autobusowego: wysokość kopuły do zachowania Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 – skreśla się Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5 Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 – skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 2 – skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c – skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. e – zakaz lokalizacji obiektów budowlanych Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h – skreśla się Ust. 2 pkt. 5 lit. a – z ulicy KDZ1 Ust. 2 pkt. 5 lit. b – z ulicy KDG1, powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi</p> <p>8) <b>§25</b> – skreśla się w całości</p> <p>9) <b>§28</b> Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi</p> <p>10) <b>§29</b> – skreśla się w całości</p> <p>11) <b>34</b> – skreśla się w całości</p>					
51.	24.05.2013	X	1. Elementem kluczowym polityki rozwoju terenów miasta Kielce, na których znajduje	Nie podano nr	Ustalenia tekstowe ogólne oraz	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

			<p>się dworzec PKS powinno być utrzymanie obowiązujących założeń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, znajdującego się obecnie w fazie wyłożenia do wglądu</p> <p>2. Zapisy projektu mpzp w sposób wystarczający i należyty chronią układ funkcjonalno-przestrzenny dworca PKS.</p> <p>3. Pozostałe punkty uwagi nie dotyczą projektu planu (w przeważającej części dotyczą koncepcji przebudowy terenu dworca PKS).</p>	nieruchomości	szczegółowe - §23 – teren UKZ1			
52.	28.05.2013	X	<p>Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:</p> <p><b>1) §5</b> Pkt. 5 - Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centro twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>, biur, hoteli, urzędów</p> <p>Pkt. 6 - KP1 – tereny parkingów</p> <p>Pkt. 9 – skreśla się</p> <p>Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo - jezdnych</p> <p><b>2) §6</b> Pkt. 1 lit. b – skreśla się, Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2 Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m<sup>2</sup> Pkt. 3 lit. k - istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki , zgodnie z rysunkiem planu</p> <p><b>3) §8</b> Pkt. 2 – skreśla się. Pkt. 2 lit. a skreśla się Pkt. 2 lit. b - skreśla się</p> <p><b>4) §13</b> Pkt. 2 - Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urzędzeń w terenie UKZ1</p> <p><b>5) §14</b> Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta: - skreśla się, „połączone z ulicą KDL1 – skreśla się, - KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej</p>	15/1, 15/2, 15/4, 15/5, 41/19, 41/24, 41/25, 41/26, 41/30, 41/32, 41/33, 41/51, 41/52, 41/53, 41/54, 42/1, 42/2, 41/10, 41/17, 41/27, 41/37, 41/44, 41/57, 41/59, 41/60, 41/35, 41/58, 41/62, 41/39, 41/41, 41/46, 41/50, 41/21, 41/61, 41/48, 41/63	Ustalenia tekstowe ogólne oraz ustalenia tekstowe szczegółowe : dla terenów: UKZ1, KDZ1, KDL1, KDPJ3, KP2, KDG1, UC1, KDD1.	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	<b>Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.</b>



			<p>(poza granicami planu),</p> <p><b>6) §21</b> Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5 Ust. 2 pkt. 4 - Obsługa komunikacyjna: z ulic KDG1 i KDG2 w relacjach prawoskrętnych</p> <p><b>7) §23</b> Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnie miejskich, centro twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1. Ust. 2 pkt1 - przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, handlu Ust. 2 pkt.2 - przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia Ust. 2 pkt. 3 lit. a - zgodnie z rysunkiem planu Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 - istniejącego budynku dworca autobusowego: Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 - skreśla się Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5 Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 - skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 1,2 - skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c - skreśla się Ust. 2 pkt. 4 lit. e - zakaz lokalizacji obiektów budowlanych Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h - skreśla się Ust. 2 pkt. 5 lit. a - z ulicy KDZ1 Ust. 2 pkt. 5 lit. b - z ulicy KDG1, Ust. 2 pkt. 5 lit. c - z ulicy KDD2 powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi</p> <p><b>8) §25</b> – skreśla się w całości</p> <p><b>9) §28</b> Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi</p> <p><b>10) §29</b> – skreśla się w całości</p> <p><b>11) 34</b> – skreśla się w całości</p> <p><b>Uwagi ogólne:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) system obsługi komunikacyjnej przez lata został zdegradowany, a w propozycji mpzp bezpowrotnie zamyka się teren dzieląc go na nielogiczne i nieuporządkowane jednostki planistyczne,</li><li>2) dworzec PKS w obecnym kształcie architektonicznym i funkcjonalnym nie posiada żadnych wartości dla mieszkańców Kielc,</li><li>3) pełne poparcie dla zburzenia budynku obecnego dworca PKS i ewentualnego „zostawienia charakterystycznej kopułki,</li></ol>					<p><b>Uwagi ogólne:</b></p> <p>Nadrzędnym celem projektu planu jest zachowanie funkcji i formy istniejącego dworca autobusowego. Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywcość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.</p> <p>Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary</p>
--	--	--	---	--	--	--	--	---

			<p>4) trzeba znaleźć pomysły na zaadaptowanie charakterystycznej kopuły, wpisanie jej w nową zabudowę lub z niej zrezygnować i udostępnić cały teren nowatorskiemu przekształceniu jako jedną jednostkę planistyczną,</p> <p>5) mpzp chroni bardzo niefunkcjonalne, kolizyjne wewnętrzne rozwiązanie komunikacyjne i podział terenu na jednostki, których nie można ze sobą powiązać bezkolizyjnie,</p> <p>6) dla przyszłego rozwoju Kielce ważne jest zabezpieczenie istnienia nowoczesnego zintegrowanego wielofunkcyjnego centrum komunikacyjnego, które będzie dziełem wybitnym zarówno estetycznie, jak i i funkcjonalnie (bezkolizyjność, przepustowość, wygoda pasażerów, potencjał),</p> <p>7) wprowadzenie zapisów z powyższymi uwagami byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium miasta Kielc,</p> <p>8) plan dzieli teren dworca PKS na nieuporządkowane i nielogiczne jednostki planistyczne,</p> <p>9) należy cały teren dworca PKS objąć jedną jednostką planistyczną pod zintegrowane wielofunkcyjne centrum komunikacyjne,</p> <p>10) wprowadzenie zapisów z powyższymi uwagami byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium miasta Kielc,</p> <p>11) wniosek o uwzględnienie w całości uwag zawartych w treści pisma.</p>				<p>funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.</p> <p>Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.</p> <p>Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).</p> <p>Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojazdu do poszczególnych terenów.</p> <p>Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.</p> <p>Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałyby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.</p> <p>Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielnego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.</p> <p>Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkownika pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.</p> <p>Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego</p>
--	--	--	---	--	--	--	--

							<p>rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprawianych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów.</p> <p>Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m<sup>2</sup> (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m<sup>2</sup> – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m<sup>2</sup> byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m<sup>2</sup> – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m<sup>2</sup>. Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne.</p> <p>Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m<sup>2</sup> (kilka- do kilkunastu tys. m<sup>2</sup>) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.</p> <p>W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>.</p> <p>Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.</p> <p>Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „<i>Wszystkie nowe powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.</i>”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielko powierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący-w panoramę widokowa zespołu budynku dworca i kościoła. Jednocześnie ustalenia projektu planu dają możliwość prowadzenia działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.</p> <p>Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformulowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD. W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

								<p>dotychczasowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).</p> <p>Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).</p>
53.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
54.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
55.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
56.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
57.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
58.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
59.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
60.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
61.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
62.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr	Ustalenia projektu	-	<b>Uwaga</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52

				nieruchomości jak w pozycji 52	planu takie jak w pozycji 52		<b>niewzględniona</b>	
63.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
64.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
65.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
66.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
67.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
68.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
69.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
70.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
71.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
72.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga niewzględniona</b>	Uzasadnienie niewzględnienia uwagi, jak w pozycji 52

73.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
74.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
75.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
76.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
77.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
78.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
79.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
80.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
81.	28.05.2013	X	Treść uwagi jak w pozycji 52	Nr nieruchomości jak w pozycji 52	Ustalenia projektu planu takie jak w pozycji 52	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52
82.	28.05.2013	X	Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu: 1) §5 Pkt. 5 - Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centro twórczych w tym obiekcie handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m <sup>2</sup> , biur, hoteli urzędów	15/1, 15/2, 15/4, 15/5, 41/19, 41/24, 41/25, 41/26, 41/30, 41/32,	Ustalenia tekstowe ogólne oraz ustalenia tekstowe szczegółowe : dla terenów: UKZ1, KDZ1, KDL1, KDPJ3, KP2, KDG1, UC1,	-	<b>Uwaga nieuwzględniona</b>	<b>Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.</b>

			<p>Pkt. 6 - KP1 – tereny parkingów  Pkt. 9 – skreśla się  Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo - jezdnych</p> <p>2) <b>§6</b>  Pkt. 1 lit. b – skreśla się,  Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2  Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m<sup>2</sup>  Pkt. 3 lit. k - istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki , zgodnie z rysunkiem planu</p> <p>3) <b>§8</b>  Pkt. 2 – skreśla się.  Pkt. 2 lit. a skreśla się  Pkt. 2 lit. b - skreśla się</p> <p>4) <b>§13</b>  Pkt. 2 - Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1</p> <p>5) <b>§14</b>  Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta:  - skreśla się,  „połączone z ulicą KDL1 – skreśla się,  - KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),</p> <p>6) <b>§21</b>  Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5  Ust. 2 pkt. 4 - Obsługa komunikacyjna: z ulic KDG1 i KDG2 w relacjach prawoskrętnych</p> <p>7) <b>§23</b>  Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnie miejskich, centrotwórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup> – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1.  Ust. 2 pkt1 - przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, handlu  Ust. 2 pkt.2 - przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia  Ust. 2 pkt. 3 lit. a - zgodnie z rysunkiem planu  Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 - istniejącego</p>	<p>41/33,  41/51,  41/52,  41/53,  41/54, 42/1,  42/2, 41/10,  41/17,  41/27,  41/37,  41/44,  41/57,  41/59,  41/60,  41/35,  41/58,  41/62,  41/39,  41/41,  41/46,  41/50,  41/21,  41/61,  41/48, 41/63</p>	KDD1.			
--	--	--	---	---	-------	--	--	--

			<p>budynku dworca autobusowego:  Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 - skreśla się  Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5  Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się  Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 - skreśla się  Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 1,2 - skreśla się  Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c - skreśla się  Ust. 2 pkt. 4 lit. e - zakaz lokalizacji obiektów budowlanych  Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h - skreśla się  Ust. 2 pkt. 5 lit. a - z ulicy KDZ1  Ust. 2 pkt. 5 lit. b - z ulicy KDG1,  Ust. 2 pkt. 5 lit. c - z ulicy KDD2  powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi  <b>8) §25</b> – skreśla się w całości  <b>9) §28</b>  Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi  <b>10) §29</b> – skreśla się w całości  <b>11) §34</b> – skreśla się w całości  <b>Uwagi ogólne:</b>  <b>Część nr 1</b>  Zapisy, zaproponowane w projekcie planu, skutkują niekorzystnie w następujących obszarach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bezpieczeństwa w ruchu pieszych i pojazdów, które zostaje zaburzone skutkiem zagęszczenia ruchu i wystąpienia kolizji,</li> <li>• pogorszenia bezpieczeństwa poprzez likwidację stanowisk dla pasażerów kończących podróż (dla wysiadających),</li> <li>• powodują brak prawidłowej, bezpiecznej obsługi nowoczesnych autobusów pasażerskich w obszarze istniejącego dworca autobusowego,</li> <li>• wyłączają części terenów służących do celów operacyjnych dworca pod drogi publiczne,</li> <li>• znacznie ograniczają możliwości operacyjne dworca ze względu na brak niezbędnych miejsc postojowych dla pasażerów,</li> <li>• pozbawiają właściciela terenu potencjalnych możliwości świadczenia innego, poza komunikacyjnymi, rodzaju usług dla osób i przedsiębiorców przebywających na terenie dworca,</li> <li>• uniemożliwiają stworzenie zintegrowanego centrum komunikacyjno – usługowego w formie, która zapewni przedsięwzięciu efektywność ekonomiczną,</li> <li>• elementy techniczno – ruchowe zostają obciążone w sposób niezgodny z zasadami ekonomii kosztami utrzymania tzw. sfery ogólnodostępnej.</li> </ul>					<p><b>Uwagi ogólne:</b>  <b>Część nr 1</b>  Istniejące, opatentowane rozwiązanie funkcjonowania komunikacyjnego dworca, przy ruchu okrężnym autobusów i 100% separacji ruchu kołowego i pieszego, cechują się przede wszystkim wysokim stopniem bezpieczeństwa. Rozwiązania planu gwarantują także bezpieczną separację ruchu „dworcowego:” (autobusowego) od ruchu ogólnomiejskiego, związanego z funkcjami komercyjnymi. Plan nie zakłada likwidacji stanowiska dla wysiadających. Skrajnia istniejących stanowisk odjazdowych w wysokości do 430 cm (średnio 420 cm) pozwala na obsługę nowoczesnych wysokopodłogowych jedno piętrowych autobusów. Miejsca postojowe dla pasażerów mogą być realizowane na terenie KP2. Nie istnieją przesłanki dla tezy, że funkcjonowanie zaprojektowanego obiektu będzie pozbawione efektywności ekonomicznej.  Na terenie UKZ1 mogą być realizowane cele operacyjne (transportowe) dworca. Projekt planu zakłada funkcjonowanie transportowe dworca na zasadach dotychczasowych.  Miejsca postojowe dla pasażerów mogą być realizowane na terenie parkingu KP2.  Projekt planu nie pozbawia właściciela terenu potencjalnych możliwości świadczenia innego, poza komunikacyjnymi, rodzaju usług dla osób i przedsiębiorców przebywających na terenie dworca ponieważ dopuszcza lokalizację usług ogólnomiejskich metropolitalnych.  Nie istnieją przesłanki dla tezy, że funkcjonowanie zaprojektowanego obiektu będzie pozbawione efektywności ekonomicznej.</p> <p><b>Część nr 2</b>  <b>Ad1)</b>  Wszystkie funkcje wymienione w uwadze są przez projekt planu dopuszczone na terenie UKZ1. Jedyne ograniczenia wynikają pośrednio z konieczności zachowania architektury budynku dworca. Handel wielkopowierzchniowy jest dopuszczony na terenie UKZ1 (do 15000m<sup>2</sup>).  <b>Ad2)</b>  Ustalenia projektu planu umożliwiają prowadzenie działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium. W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m<sup>2</sup>.  Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	---



			<p><b>Część nr 2</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zapisy planu winny zagwarantować funkcję transportu zbiorowego-komunikacji autobusowej bez ograniczenia funkcji uzupełniających (usługi, handel, biura, hotele, urzędy),</li> <li>2) zapisy planu pozbawiają możliwości prowadzenia działalności gospodarczej w zgodzie z zapisami studium,</li> <li>3) plan dzieli teren dworca PKS na nieuporządkowane i nielogiczne jednostki planistyczne,</li> <li>4) niecelowym jest zachowanie elementów komunikacyjnych dworca przy rezygnacji z prawidłowego powiązania go z układem zewnętrznym (brak włączenia dworca do ulicy Gosiewskiego),</li> <li>5) układ komunikacyjny na planie koła jest niebezpieczny i niefunkcjonalny,</li> <li>6) należy cały teren dworca PKS objąć jedną jednostką planistyczną pod zintegrowane wielofunkcyjne centrum komunikacyjne (załącznik graficzny do proponowanych zmian na rysunku planu),</li> <li>7) wprowadzenie zapisów z powyższymi uwagami byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium miasta Kielc,</li> <li>8) wniosek o uwzględnienie w całości uwag zawartych w treści pisma.</li> </ol>				<p>Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „Wszystkie nowe powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielko powierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący-w panoramę widokowa zespołu budynku dworca i kościoła.</p> <p><b>Ad3)</b> Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.</p> <p>Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkowania pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.</p> <p>Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojazdu do poszczególnych terenów.</p> <p>Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.</p> <p>Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).</p> <p>Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.</p> <p>Plan nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno – prawnej – w tym ustanowienia służebności gruntowej. Teren UC1 obecnie posiada złożoną strukturę własnościową.</p> <p>Szczegółowa konstrukcja podnoszonych ustaleń wynika z wymogów §4 pkt. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.</p> <p><b>Ad4)</b> Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

								<p>1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformułowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD.</p> <p>W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez dodatkowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).</p> <p><b>Ad5)</b> Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprawianych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów. Nie można zatem zgodzić się z tezą zawartą w uwadze.</p> <p><b>Ad6)</b> Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielnego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.</p> <p><b>Ad7)</b> Uzasadnienie jak w pkt. 2.</p> <p><b>Ad8)</b> Mając na uwadze powyższe uwaga w całości nie może być uwzględniona.</p>
83.	29.05.2013	X	Poparcie dla planu	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
84.	29.05.2013	X	Chodzi o zablokowanie kolejnego centrum handlowego	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.
85.	31.05.2013	X	Należy dołożyć wszelkich starań , aby zachować dworzec PKS	Nie podano nr nieruchomości	Ustalenia tekstowe ogólne oraz szczegółowe - §23 – teren UKZ1	<b>Uwaga uwzględniona</b>	-	Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Załączniki:

- zbiór uwag zamieszczonych w wykazie.

„X” – dane osób zgłaszających uwagi nie podlegają podaniu do publicznej wiadomości ze względu na brak zgody, ww. dane osobowe do celów publikacji zostały więc przetworzone w związku z ustawą o ochronie danych osobowych.

.....  
( Prezydent Miasta Kielce)