

Zarządzenie Nr VII/1832/2018
Prezydenta Miasta Rzeszowa
z dnia 3 sierpnia 2018 r.

w sprawie rozstrzygnięcia o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu
12 zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
Miasta Rzeszowa

Działając na podstawie art. 11 pkt 8 i 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1073, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405, z późn. zm.),

Prezydent Miasta Rzeszowa
zarządza, co następuje

§1

Nie uwzględnia się uwag do projektu 12 zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, w części dotyczącej Zmiany Nr 18/4/2007 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa dla terenu przyłączonego do Rzeszowa z dniem 1 stycznia 2007 r. - w części B/1 i C oraz zmiany Nr 31/4/2010 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu Przybyszówka – w części A, w tym:

- 1) uwagi _____, wniesionej na piśmie w dniu 20 lipca 2018 r. dotyczącej obszaru oznaczonego w projekcie symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od ul. Krakowskiej w kierunku południowym do granicy z gminą Boguchwała), w granicach działki nr ewid. 1240 obr. 222;
- 2) uwagi _____ wniesionej na piśmie w dniu 23 lipca 2018 r., dotyczącej obszaru oznaczonego w projekcie symbolem KDG (drogi głównej, o przebiegu od ul. Krakowskiej w kierunku południowym do granicy z gminą Boguchwała), w granicach działek nr ewid. 3958, 3928/2, 3929/1 i 3940/4, obr. 222;
- 3) uwagi _____ działającego przez pełnomocnika adwokata _____ Kancelaria Adwokacka Rzeszów, wniesionej na piśmie w dniu 28 czerwca 2018 r., dotyczącej obszaru oznaczonego w projekcie symbolem KDZ (drogi zbiorczej o przebiegu od ul. Dębickiej w kierunku północno-zachodnim do granicy z gminą Świlcza), w granicach działki nr ewid. 6046/1 obr. 222.

§2

Nie uwzględnia się uwag wniesionych do projektu 12 zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, w części dotyczącej Zmiany Nr 27/4/2009 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu Zwiężczyca w Rzeszowie - w części A, w tym:

- 1) uwagi _____, wniesionej na piśmie w dniu 18 lipca 2018 r., dotyczącej obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);

- 2) uwagi
wniesionej na piśmie w dniu 18 lipca 2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 3) uwagi
w dniu 18.07.2018 r., dotyczy obszaru nie objętego zmianą Studium w części A; , wniesionej na piśmie
- 4) uwagi
w dniu 19.07.2018 r., dotyczącej obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej); , wniesionej na piśmie
- 5) uwagi
19.07.2018 r. dotyczącej obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym ul. Podkarpackiej); , wniesionej na piśmie w dniu
- 6) uwagi
wniesionej na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 7) uwagi
w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej); wniesionej na piśmie
- 8) uwagi
wniesionej na piśmie w dniu 19.07.2018r., dotyczącej obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 9) Uwagi zbiorowej:

wniesionej na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej, obszaru istniejącej drogi dojazdowej od ul. Karkonoskiej, stanowiącej dojazd do posesji o nr: 270, 272, 274, 284, 286, 288, 290, 290 a 290 b, 290 c, 290 d);

10) uwagi

wniesionej na piśmie w dniu 19.07. 2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);

11) uwagi

wniesionej na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczącej obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);

12) uwagi

, wniesionej na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczącej obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);

13) Uwagi

, wniesionej na piśmie w dniu 20.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem US^{XXVI}₀₁ (tereny usług publicznych lub komercyjnych: rekreacja, turystyka, sport w zieleni urządzonej), w granicach działki nr ewid. 87, obr.223, terenu drogi lokalnej zlokalizowanej po północnej

stronie tego terenu oraz obszaru nie objętego zmianą Studium w części A (tereny przebiegu sieci gazowych zlokalizowane po północnej stronie opracowania);

14) Uwagi _____, wniesionej na piśmie w dniu 23.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);

15) Uwagi _____ wniesionej na piśmie w dniu 23.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej), w granicach działek nr ewid.163/1, 164/3, 165/3, obr.223.

16) Uwagi _____, wniesionej na piśmie w dniu 24.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej).

§3

Nie uwzględnia się uwagi do projektu 12 zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, w części dotyczącej Zmiany Nr 28/1/2010 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu Słocina w Rzeszowie – w części A,



_____ wniesionej na piśmie w dniu 12 lipca 2018 r., dotyczącej obszaru położonego wzdłuż ulicy głównej, oznaczonego w projekcie zmian Studium symbolem KD-ZP^{XVI}₀₅ (wskazanego pod ulicę główną, alternatywnie lub uzupełniająco: zieleń urządzoną), w granicach działki nr ewid.1051, obr. 221.

§4

Szczegółowy opis sposobu rozpatrzenia uwag zawiera uzasadnienie do niniejszego Zarządzenia.

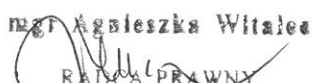
§5

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.



BIURO ROZWOJU
MIASTA RZESZOWA
ul. Słowackiego 9
Rzeszów
tel. 17 748 49 02

DYREKTOR

mgr Anna Raińczuk

mgr Agnieszka Witała

RADCA PRAWNY
Rz. 616

~~PREZYDENT
MIASTA RZESZOWA~~

~~dr h. c. Tadeusz Ferenc~~

Uzasadnienie
do Zarządzenia Nr VII/1832/2018 Prezydenta Miasta Rzeszowa
z dnia 3 sierpnia 2018 r.

w sprawie rozstrzygnięcia o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu 12 zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa

Projekt 12 zmian Studium dotyczy:

- 1) Zmiany Nr 27/4/2009 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu Zwiężczyca w Rzeszowie – w części A;
- 2) Zmiany Nr 18/4/2007 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa dla terenu przyłączonego do Rzeszowa z dniem 1 stycznia 2007 r. - w części B/1 i C;
- 3) Zmiany Nr 28/1/2010 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu Słocina w Rzeszowie – w części A;
- 4) Zmiany Nr 31/4/2010 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu Przybyszówka – w części A;
- 5) Zmiany Nr 36/1/2013 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa – obszar V;
- 6) Zmiany Nr 37/1/2014 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa – obszar I;
- 7) Zmiany Nr 38/2/2014 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu im. Fr. Kotuli w Rzeszowie;
- 8) Zmiany Nr 40/2/2015 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa – w części A/1;
- 9) Zmiany Nr 41/1/2016 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa w rejonie ul. Mieleckiej;
- 10) Zmiany Nr 42/2/2016 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa;
- 11) Zmiany Nr 43/3/2016 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa;
- 12) Zmiany Nr 44/1/2017 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, przy ul. Wypiańskiego, na Osiedlu Franciszka Kotuli w Rzeszowie.

Procedura formalno-prawna 12 zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa została przeprowadzona zgodnie z art. 11 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017, poz.1073, z późn. zm.), w związku z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy o Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2010 r. Nr 130, poz. 871).

Projekt 12 zmian Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa wraz z prognozą oddziaływania na środowisko wyłożono do publicznego wglądu, w okresie od 1 czerwca do 2 lipca 2018 r. W dniu 14 czerwca 2018 r. odbyła się dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie rozwiązaniami.

Do projektu 12 zmian Studium, w terminie przewidzianym ustawą, tj. do dnia 23 lipca 2018 r., wpłynęły uwagi dotyczące przyjętych w projekcie 12 zmian Studium rozwiązań.

Uwagi

- 1) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 20 lipca 2018 r. dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od ul. Krakowskiej w kierunku południowym do granicy z gminą Boguchwała), w granicach działki nr ewid. 1240 obr. 222;
- 2) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 23 lipca 2018 r., dotyczącej obszaru oznaczonego w projekcie oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od ul. Krakowskiej w kierunku południowym do granicy z gminą Boguchwała), w granicach działek nr ewid. 3958, 3928/2, 3929/1 i 3940/4, obr. 222;
- 3) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 28 czerwca 2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie symbolem KDZ (drogi zbiorczej o przebiegu od ul. Dębickiej w kierunku północno-zachodnim do granicy z gminą Świlcza), w granicach działki nr ewid. 6046/1 obr. 222;
- 4) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 18 lipca 2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 5) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 18 lipca 2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 6) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 18.07.2018 r. dotyczącej obszaru nie objętego zmianą Studium w części A;
- 7) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 8) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 9) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 10) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 11) , uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 12) Uwaga zbiorowej (wg wykazu) wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r. dotyczącej obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
- 13) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07. 2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w

- projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S – 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej)
- 14) – uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
 - 15) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
 - 16) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 20.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem US^{XXVI}₀₁ (terenów usług publicznych lub komercyjnych: rekreacja, turystyka, sport w zieleni urządzonej), terenu drogi lokalnej zlokalizowanej po północnej stronie terenu oznaczonego symbolem US^{XXVI}₀₁, obszaru nie objętego zmianą Studium w części A (terenów przebiegu sieci gazowych zlokalizowanych po północnej stronie opracowania);
 - 17) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 23.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S – 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
 - 18) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 23.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
 - 19) - uwaga wniesiona na piśmie w dniu 24.07.2018 r., dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej);
 - 20) uwaga wniesiona na piśmie w dniu 12 lipca 2018 r., dotycząca obszaru położonego wzdłuż ulicy głównej, oznaczonego w projekcie symbolem KD-ZP^{XXVI}₀₅ (wskazanego pod ulicę główną, alternatywnie lub uzupełniająco: zieleń urządzonej), w granicach działki nr ewid.1051, obr. 221.

Ogólne uzasadnienie prawne sposobu rozpatrzenia wniesionych uwag

Zgodnie z art. 140 k.c., właściciel może z wyłączeniem innych osób, korzystać z rzeczy zgodnie ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem swego prawa oraz rozporządzać nią w granicach określonych przez ustawy i zasady współżycia społecznego.

Kształtowanie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalenie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i jego zmian należy do zadań własnych gminy.

Gmina ma wyłączną kompetencję do określenia polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego i działając w granicach i na podstawie prawa może samodzielnie kształtować lokalne zasady i kierunki zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, jeżeli władztwa tego nie nadużywa.

Uprawnienie to odnośnie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy i jego zmiany, wynika z art. 3 ust.1 i art. 27 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1073, z późn. zm.).

W celu określenia polityki przestrzennej gminy, rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia studium lub jego zmiany. Studium nie jest aktem prawa miejscowego.

Zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uwzględnia się zwłaszcza:

- wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury;
- walory architektoniczne i krajobrazowe;
- wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych;
- wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych;
- walory ekonomiczne przestrzeni;
- prawo własności;
- potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa;
- potrzeby interesu publicznego;
- potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych;
- zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego oraz planem zagospodarowania przestrzennego województwa, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej;
- zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych;
- potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności.

Ustalając przeznaczenie terenu lub określając potencjalny sposób zagospodarowania i korzystania z terenu, organ waży interes publiczny i interesy prywatne, w tym zgłaszane w postaci wniosków i uwag, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie jego zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne (art. 1 ust. 3 ww. ustawy).

Stosownie do art. 1 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w przypadku sytuowania nowej zabudowy, uwzględnienie wymagań ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walorów ekonomicznych przestrzeni następuje poprzez:

- kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego;
- lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu;
- zapewnianie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów;
- dążenie do planowania i lokalizowania nowej zabudowy:
 - a) na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, w granicach jednostki osadniczej w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (Dz. U. poz. 1612 oraz z 2005 r. poz. 141), w szczególności poprzez uzupełnianie istniejącej zabudowy,
 - b) na terenach położonych na obszarach innych niż wymienione w lit. a, wyłącznie w sytuacji braku dostatecznej ilości terenów przeznaczonych pod dany rodzaj zabudowy położonych na obszarach, o których mowa w lit. a; przy czym w pierwszej kolejności na obszarach w najwyższym stopniu przygotowanych do zabudowy, przez co rozumie się obszary charakteryzujące się najlepszym dostępem do sieci komunikacyjnej oraz najlepszym stopniem wyposażenia w sieci wodociągowe, kanalizacyjne, elektroenergetyczne, gazowe, ciepłownicze oraz sieci i urządzenia telekomunikacyjne, adekwatnych dla nowej, planowanej zabudowy.

Szczegółowy zakres sporządzenia studium określa art. 10 ww. ustawy .

Zgodnie z art. 12 ust.1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, studium uchwała rada gminy, rozstrzygając jednocześnie o sposobie rozpatrzenia nieuwzględnionych uwag.

Zmiana studium następuje w takim trybie, w jakim jest studium uchwalane (art. 27 ww. ustawy).

Przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Organ opracowujący projekt studium (lub zmiany studium) sporządza do niego prognozę oddziaływania na środowisko (art. 46 i art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405, z późn. zm.).

Szczegółowe uzasadnienie faktyczne i prawne sposobu rozpatrzenia uwag

1) Uwaga

..., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmian Studium na załączniku graficznym Nr 55, symbolem KDG, wskazanego pod drogę główną o przebiegu od ul. Krakowskiej do granicy z gminą Boguchwała. Pan : nie wyraża zgody na przeprowadzenie drogi głównej przez jego działkę nr ewid. 1240 obr. 222. Informuje, że działka ta jest jedyną na tym terenie posiadającą: ogrodzenie z siatki na słupkach stalowych z cokołem na fundamencie, domek letniskowy, słupy linii energetycznej. Na działce rosną też drzewa owocowe. Ponadto informuje o zamiarze przeznaczenia działki pod budowę obiektów komercyjno-usługowych z dopuszczeniem funkcji mieszkaniowej.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Przybyszówka, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru,

konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Trasa ta, od strony ul. Krakowskiej, stanowi przedłużenie drogi głównej w ciągu ul. Ludwika Chmury (I etap realizacji), natomiast od strony południowej, stanowi kontynuację planowanej drogi głównej o przebiegu zatwierdzonym w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Ze względu na zawartość zabudowy wzdłuż ul. Dębickiej i ul. Przybyszowskiej oraz konieczność zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz.124) nie uzasadniona jest zmiana trasy projektowanej drogi.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

2) Uwaga

obszaru oznaczonego w projekcie zmian Studium na załączniku graficznym Nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę główną o przebiegu od ul. Krakowskiej do granicy z gminą Boguchwała. Pan _____, dotyczy nie zgadza się na projektowaną drogę, która obejmuje wszystkie jego działki nr ewid.: 3958, 3928/2, 3929/1 i 3940/4, obr 222. Wnosi o takie zaprojektowanie drogi, aby choć w części ww. działki mogły być jako budowlane.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Przybyszówka, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogą główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie

zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewnić ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych.

Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Trasa drogi została wyznaczona w granicach zmiany Studium jako kontynuacja przebiegu tej drogi od węzła na przedłużeniu ul. Bł. Karoliny do granicy z gminą Boguchwała. Prowadzona jest wzdłuż linii elektroenergetycznej 110 kV wykorzystując strefę od tej linii, która jest wyłączona z możliwości zabudowy. Zmiana trasy drogi nie jest możliwa z uwagi na ww. uwarunkowania.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

Dodatkowo podkreślić należy, że znaczna część przedmiotowych działek położona jest pod linią 110 kV lub w jej strefie, co eliminuje je z możliwości zabudowy. Ponadto część działki nr ewid. 3928/2 (o powierzchni około 0,2 ha), położona jest w terenach przewidzianych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, poza trasą drogi głównej.

3) Uwaga

pełnomocnika adwokata

..., Kancelaria Adwokacka
Rzeszów, dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmian Studium na załączniku graficznym Nr 55 symbolem KDZ, wskazanego pod drogę zbiorczą o przebiegu od ul. Dębickiej w kierunku północno-zachodnim do granicy z gminą Świlcza, w tym, w granicach działki o nr ewid. 6046/1 obr. 222. Pan wnosi o zmianę trasy drogi zbiorczej tak aby nie przebiegała przez jego działkę, na której prowadzi działalność gospodarczą. Kwestionuje też zasadność realizacji drogi KDZ.

Obszar osiedla Przybyszówka, położony pomiędzy ul. Krakowską od północy i ul. Dębicką od południa, stanowił do 2007 r. część gminy wiejskiej Świlcza, wsi Przybyszówka. Obszar ten w większości był zagospodarowany rolniczo i planowany był do zagospodarowania pod użytkowanie rolnicze – pola uprawne i zabudowę zagrodową. Po włączeniu Przybyszówki do Rzeszowa nastąpiło zainteresowanie tymi terenami pod kątem możliwości realizacji na nich zabudowy, głównie mieszkaniowej jednorodzinnej.

Jak wynika z przeprowadzonych, w trakcie prac nad zmianą Studium, analiz przestrzennych na analizowanym obszarze występuje duży ruch budowlany. W ostatnich latach wydane zostały decyzje administracyjne na około 200 nowych budynków mieszkalnych jednorodzinnych, a w trakcie procedowania jest kilkadziesiąt kolejnych. Ponadto złożono liczne wnioski do planu miejscowego i zmiany Studium, o przeznaczenie terenów pod zabudowę o tym samym charakterze. Rozrastaniu się terenów mieszkaniowych nie towarzyszy rozwój infrastruktury technicznej

i społecznej. Obecnie, tereny zabudowy obsługiwane są komunikacyjnie z ul. Krakowskiej i z ul. Dębickiej, poprzez drogi wewnętrzne. Są to adaptowane do nowych potrzeb drogi dojazdowe do pól, posiadające niskie parametry, nie zapewniające właściwych standardów użytkowych. Drogi posiadają w większości szerokość około 3 m – 5 m, przy długości dochodzącej do około 500 m - 700 m i są ślepo zakończone. Taki stan rzeczy wymaga działań naprawczych.

Zgodnie z art. 1 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w przypadku sytuowania nowej zabudowy, uwzględnienie wymagań ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walorów ekonomicznych przestrzeni następuje m. in. poprzez: kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego, lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej w sposób umożliwiający mieszkańcom maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu, zapewnianie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów.

Dla prawidłowego rozwoju miasta oraz osiedla konieczne jest wprowadzenie różnorodnych funkcji terenu, uzupełniających istniejące i planowane funkcje mieszkaniowe, z czym wiąże się konieczność rozbudowy systemu komunikacji publicznej i transportu publicznego.

Przy spodziewanym dalszym poszerzaniu terenów budowlanych analizowanej części miasta, konieczne jest planowanie układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną.

Projektowana droga zbiorcza jest konieczna dla uzupełnienia podstawowego układu komunikacyjnego zachodniej części miasta i zachowania jego właściwej hierarchii, tj. odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem terenu. Zapewni ona obsługę komunikacyjną i rozwój obszarów położonych po południowej stronie ul. Krakowskiej i po północnej stronie ul. Dębickiej, w granicach miasta i Gminy Świlcza oraz alternatywne do ww. ulic powiązanie komunikacyjne terenów zabudowy osiedla z innymi rejonami miasta. Pozwoli ponadto na poprawę obsługi komunikacyjnej istniejących terenów mieszkaniowych, poprzez możliwość włączenia istniejących ślepo zakończonych dróg wewnętrznych, bezpośrednio lub poprzez projektowane drogi publiczne lokalne i dojazdowe, o które należy uzupełnić obszar zabudowy jak również, docelowo, na skrócenie dojazdów do środków transportu publicznego.

W odniesieniu do kwestii zajęcia znacznej części działki nr ewid. 6046/1 pod trasę drogi zbiorczej wyjaśniam, że wielkość terenu zajętego pod ww. drogę, w tym działki nr ewid. 6046/1 zostanie określona na etapie opracowania planu miejscowego lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, w tym skalę projektu, oznaczone na rysunkach, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Projekt wskazuje rejon włączenia projektowanej drogi do ul. Dębickiej i nie zawiera szczegółowych rozwiązań i przesądzeń w zakresie wielkości terenów zajętych pod drogę.

Równocześnie wyjaśniam, że zaprojektowanie trasy drogi zbiorczej wiąże się koniecznością uwzględnienia szeregu wymogów wynikających z obowiązujących przepisów prawa w zakresie projektowania dróg publicznych oraz istniejących uwarunkowań, w tym: powiązań funkcjonalno-przestrzennych w skali miasta i osiedla, warunków fizjograficznych oraz istniejącego zagospodarowania terenu i jego zabudowy.

Planowane skrzyżowanie ulicy zbiorczej z ul. Dębicką zostało wyznaczone zgodnie z przepisami § 9 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124 ze zm), droga klasy Z powinna mieć powiązania z drogami wszystkich klas, z ograniczeniami wynikającymi z pkt 1 i 2, a odstęp między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 500 m oraz na terenie zabudowy nie mniejsze niż 300 m. Dopuszcza się wyjątkowo odstęp między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 250 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 150 m.

4) Uwaga

, wniesiona na piśmie w dniu 18 lipca 2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę klasy głównej. Pani nie zgadza się na projektowaną drogę, która w projekcie zmiany Studium przebiega w sąsiedztwie jej posesji, zlokalizowanej przy ul. Karkonoskiej nr 290, dz. nr ewid.: 152, (poza granicami opracowania niniejszej zmiany Studium). Wnosi o konieczność zmiany ustaleń Studium, ze względu na ruch i hałas oraz sąsiedztwo domków jednorodzinnych. Sugeruje w tym miejscu osiedle zabudowy jednorodzinnej.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwiężczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

W odpowiedzi na część uwagi sugerującej na tym terenie zabudowę mieszkaniową jednorodziną, podkreślić należy, że trasa projektowanej drogi przebiega w znacznej części przez tereny zainwestowane i w większości jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, obsługiwana przez

drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone znacznym ruchem samochodowym. Projektowana droga umożliwi obsługę komunikacyjną terenów wskazywanych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (poprzez drogi serwisowe), oraz w znaczny sposób usprawni już istniejącą.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

5) Uwaga

uwaga wniesiona na piśmie w dniu 18 lipca 2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium a załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogą główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej. Państwo ... nie zgadzają się na projektowaną drogę, która w projekcie zmiany Studium przebiega w sąsiedztwie ich posesji, zlokalizowanej przy ul. Karkonoskiej nr 290, dz. nr ewid.: 152, (poza granicami opracowania niniejszej zmiany Studium). Wnosi o zmianę ustaleń Studium, ze względu na ruch i hałas oraz sąsiedztwo domków jednorodzinnych. Proponują w tym miejscu osiedle zabudowy jednorodzinnej.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwięczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogą główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym

niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

W odpowiedzi na część uwagi sugerującej na tym terenie zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, podkreślić należy, że trasa projektowanej drogi przebiega w znacznej części przez tereny zainwestowane i w większości jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinną, obsługiwana przez drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone znacznym ruchem samochodowym. Projektowana droga umożliwi obsługę komunikacyjną terenów wskazywanych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (poprzez drogi serwisowe), oraz w znaczny sposób usprawni już istniejącą.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

6) Uwaga

na piśmie w dniu 18 lipca 2018 r., dotyczy działek nr 718 i 738, zlokalizowanych poza granicami opracowania zmiany Studium w części A.

Uwagi nie uwzględnia się.

Działki nr 718 i 738 zlokalizowane są poza obszarem opracowania zmiany Studium w części A. Projekt zmiany Nr 27/4/2009 Studium dla obszaru włączonego w granice administracyjne miasta z dniem 1 stycznia 2007 r. opracowywany jest etapowo. I etap zmiany, oznaczony został jako część A i obejmuje obszar o powierzchni około 157,73 ha, położony w zachodniej części osiedla Zwiężczyca, graniczący od zachodu z Gminą Boguchwała, od północy ograniczony częścią dawnej administracyjnej granicy miasta, od południa granicę opracowania stanowi część dawnej granicy administracyjnej sołectwa Zwiężczyca. Środkową część opracowania stanowi teren przeznaczony pod projektowaną drogę klasy głównej. Zakłada się etapowe opracowanie projektu zmiany Nr 27/4/2009 Studium, obejmującej obszar włączony w granice administracyjne miasta z dniem 1 stycznia 2008 r.: I etap zmiany oznaczono jako część A; obejmuje on tereny zlokalizowane w okolicach cmentarza, kompleks zwartych terenów stanowiących własność Skarbu Państwa oraz tereny przy części granicy z Boguchwałą, środkową część terenu przeznaczoną pod drogę klasy głównej, stanowiącą łącznik do drogi ekspresowej S-19. Część południową opracowania stanowią tereny obejmujące kompleks zwartych terenów własności Skarbu Państwa oraz teren w kierunku ul. Podkarpackiej przeznaczony pod drogę klasy głównej.

7) Uwaga

na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej;

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwiężczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego

Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowić będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

8) Uwaga

Wniosek wniezionej na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej.

Pani wnosi również o zmniejszenie parametrów projektowanej drogi do drogi dwupasmowej, co pozwoli na uniknięcie wyburzenia budynku gospodarczego.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwiężczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego

Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowić będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

W odpowiedzi na część uwagi dotyczącą zmniejszenia parametrów projektowanej drogi oraz uniknięcia wyburzenia budynku gospodarczego należy podkreślić, że trasa projektowanej drogi została zaprojektowana z uwzględnieniem zwartości zabudowy w tym rejonie osiedla oraz koniecznością zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124). Uwzględniono również warunki zagospodarowania przestrzennego, w tym warunki terenowe (zróznicowania ukształtowania terenu).

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

9) **Uwaga** wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S – 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej.

Pan wnosi o ponowne przeanalizowanie trasy drogi, Uważa, że droga zakłóci spokój okolicy. Uważa również, że projekt zmiany Studium sporządzony został na nieaktualnym podkładzie mapowym.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwięczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

W odpowiedzi na część uwagi sugerującą, iż planowana inwestycja zakłóci spokój okolicy podkreślić należy, że trasa projektowanej drogi przebiega w znacznej części przez tereny już zainwestowane obsługiwane przez drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone znacznym ruchem samochodowym. Projektowana droga umożliwi obsługę komunikacyjną terenów wskazywanych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (poprzez drogi serwisowe), oraz w znaczny sposób usprawni już istniejącą.

Równocześnie należy zaznaczyć, że zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym projekt Studium sporządza się na kopii mapy topograficznej, pochodzącej z państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, lub na kopii wojskowej mapy topograficznej w skali od 1: 5 000 do 1: 25 000. Ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym

kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

10) Uwaga

wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej.

Państwo nie zgadzają się z przebiegiem projektowanej drogi, sugerując zmianę trasy ze względu na sąsiedztwo z ich posesją (działki nr 161/8, 1923). Wnoszą również o zmianę parametrów drogi oraz zachowanie istniejącego dojazdu do ich działki, budowę chodnika, oświetlenia, ekranów akustycznych.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwiężczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

W odpowiedzi na część uwagi sugerującą, iż planowana inwestycja zakłóci spokój okolicy podkreślić należy, że trasa projektowanej drogi przebiega w znacznej części przez tereny zainwestowane i w większości jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, obsługiwana przez drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone znacznym ruchem samochodowym. Projektowana droga umożliwi obsługę komunikacyjną terenów wskazywanych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną (poprzez drogi serwisowe), oraz w znaczny sposób usprawni już istniejącą.

Odpowiadając na część uwagi dotyczącą budowy chodnika, oświetlenia, ekranów akustycznych należy poinformować, że powyższe inwestycje nie są przedmiotem ustaleń Studium. Ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

11) Uwaga

dotycząca obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wyznaczonego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S-19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej.

Pani _____ oraz Pan _____ wnoszą o zmniejszenie parametrów projektowanej drogi do dwóch pasów ruchu, budowę ścieżek rowerowych, chodników, pasów zieleni, ekranów akustycznych.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwięczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogą główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego

i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

W odpowiedzi na część uwagi dotyczącą zmniejszenia parametrów projektowanej drogi oraz uniknięcia wyburzenia budynku gospodarczego należy podkreślić, że trasa projektowanej drogi została zaprojektowana z uwzględnieniem zwartości zabudowy w tym rejonie osiedla oraz koniecznością zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124). Uwzględniono również warunki zagospodarowania przestrzennego, w tym warunki terenowe (zróznicowania ukształtowania terenu).

Odpowiadając na część uwagi dotyczącą budowy chodnika, ścieżek rowerowych, pasów zieleni ekranów akustycznych należy poinformować, że projekt Studium wyznacza system ścieżek rowerowych, również w związku z przebiegiem projektowanej drogi. Natomiast inwestycje takie jak: budowa chodnika, oświetlenia, ekranów akustycznych nie są przedmiotem ustaleń Studium. Ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

12) **Uwaga zbiorowa:**

..., wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r. dotyczy obszaru oznaczonego symbolem KDG (drogi głównej o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej) obszaru istniejącej drogi dojazdowej od ul. Karkonoskiej, stanowiącej dojazd do posesji o nr: 270, 272, 274, 284, 286, 288, 290, 290 a 290 b, 290 c, 290 d).

W/W mieszkańcy nie zgadzają się z przebiegiem trasy projektowanej drogi. Wnoszą również o zmniejszenie parametrów drogi, budowę chodników oraz ekranów akustycznych.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwięczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwia rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Parametry projektowanej drogi wynikają z uwzględnienia zwartości zabudowy w tym rejonie osiedla oraz konieczności zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124). Uwzględniono również warunki zagospodarowania przestrzennego, w tym warunki terenowe (zróżnicowania ukształtowania terenu).

Odpowiadając na część uwagi dotyczącą budowy chodnika i ekranów akustycznych, ścieżek rowerowych, czy pasów zieleni należy poinformować, że projekt Studium wyznacza system ścieżek rowerowych, również w związku z przebiegiem projektowanej drogi. Natomiast inwestycje takie jak budowa chodnika i ekranów akustycznych nie są przedmiotem ustaleń Studium. Ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

13) Uwaga

Wniosek, wniesiona na piśmie w dniu 19.07. 2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogą główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej.

Pani [imię] oraz Pan [imię] wnoszą o ponowne przeanalizowanie trasy drogi oraz jej zasadności, zmniejszenie parametrów drogi do dwóch pasów ruchu. Wnoszą również o ponowne opracowanie Studium na aktualnych mapach.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwiężczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Parametrów projektowanej drogi wynikają z uwzględnienia zwartości zabudowy w tym rejonie osiedla oraz konieczności zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124). Uwzględniono również warunki zagospodarowania przestrzennego, w tym warunki terenowe (zróżnicowania ukształtowania terenu).

Ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

Równocześnie należy zaznaczyć, że zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym projekt Studium sporządza się na kopii mapy topograficznej, pochodzącej z państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, lub na kopii wojskowej mapy topograficznej w skali od 1: 5 000 do 1: 25 000.

14) Uwaga – wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę klasy głównej. Pani [imię] nie zgadza się na projektowaną drogę, która w projekcie zmiany Studium przebiega w sąsiedztwie jej posesji, zlokalizowanej przy ul. Karkonoskiej nr 290, dz. Nr ewid.: 171/2, (poza granicami opracowania niniejszej zmiany Studium). Wnosi o konieczność zmiany ustaleń Studium, ze względu na ruch i hałas .
Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwiężczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

W odpowiedzi na część uwagi sugerującej na tym terenie zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, podkreślić należy, że trasa projektowanej drogi przebiega w znacznej części przez tereny zainwestowane i w większości jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinną, obsługiwana przez drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone znacznym ruchem samochodowym. Projektowana droga umożliwi obsługę komunikacyjną terenów wskazywanych pod zabudowę

mieszkańową jednorodziną (poprzez drogi serwisowe), oraz w znaczny sposób usprawni już istniejącą.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

15) Uwaga

wniesiona na piśmie w dniu 19.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG, wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S – 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej; Pan sprzeciwia się projektowanej drodze głównej, wskazując na hałas i zanieczyszczenia.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwińczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości

układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

16) **Uwaga**

, wniesiona na piśmie w dniu 20.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium symbolem US^{XXVI}₀₁ (tereny usług publicznych lub komercyjnych: rekreacja, turystyka, sport w zieleni urządzonej), terenu drogi lokalnej zlokalizowanej po północnej stronie terenu oznaczonego symbolem US^{XXVI}₀₁, obszaru nie objętego zmianą Studium w części A - tereny przebiegu sieci gazowych zlokalizowane po północnej stronie opracowania.

Zmiana Nr 27/4/2009 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na Osiedlu Zwiężczyca w Rzeszowie – w części A ma na celu wskazanie nowego kierunku zagospodarowania terenów dawnej wsi Zwiężczyca i przekształcenie jej rolniczej struktury w miejską, czemu sprzyja zapotrzebowanie na nowe tereny inwestycyjne.

W obecnie obowiązującym dla tego terenu Studium, uchwalonym przez Radę Gminy Boguchwał, Zwiężczyca posiada kierunek zagospodarowania rolno-osadniczy, co nie uwzględnia potrzeb rozwojowych Rzeszowa i nie sprzyja integracji funkcjonalno-przestrzennej tych terenów z miastem.

Zgodnie z projektem zmiany Studium, obszar tej części osiedla Zwiężczyca stanowił będzie strefę mieszkaniowo-usługową oraz rekreacyjną i zieloną. Strefa ta będzie powiązana z centralną częścią miasta terenami zabudowy usługowej, zlokalizowanymi głównie wzdłuż ulic klas dojazdowych, zbiorczych, przy skrzyżowaniach ulic. Dodatkowo na południu opracowania ma powstać strefa usług o charakterze ponadlokalnym, powiązanych z resztą osiedla oraz centralną częścią miasta terenami ulic głównych, zbiorczych oraz lokalnych.

Zagospodarowanie takie ma wytworzyć ściślejsze powiązanie części osiedla z innymi osiedlami, centralną częścią miasta oraz rozwinąć lokalny układ komunikacyjny.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną tworzyć będą obszary: zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami publicznymi i komercyjnymi, jednorodzinnej, zabudowy usługowej o charakterze lokalnym, ogólnomiejskim i ponadlokalnym, przemysłowo-usługowe, usług sportu i rekreacji lub nauki z dużym udziałem terenów zieleni, ogrodów działkowych, zieleni urządzonej stanowiącej fragment systemu zieleni miejskiej oraz tereny infrastruktury technicznej i komunikacji publicznej.

Tereny sportu i rekreacji, które wskazuje się m.in.: na działce nr 87 stanowią istotny element projektowanej struktury funkcjonalno – przestrzennej. Są uzupełnieniem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o tereny służące wypoczynkowi nie tylko mieszkańcom pobliskiej zabudowy, ale również mieszkańcom całego osiedla Zwiężczyca. Poza tym założenie projektowe co do tych terenów wskazuje na możliwość lokalizacji nie tylko samej zieleni, ale również infrastruktury sportowo – rekreacyjnej.

Bardzo istotny wpływ na przyjęty kierunek zagospodarowania dla tych terenów mają niekorzystne warunki ekofizjograficzne. Są to tereny o znacznych różnicach wysokości i dużych spadkach, które nie są odpowiednie dla zabudowy kubaturowej.

17) **Uwaga**

, wniesiona na piśmie w dniu 23.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S – 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej.

Pan wnosi o zmianę projektu drogi w zakresie jej parametrów oraz trasy. Uważa, że droga przebiega bardzo blisko jego domu, zlokalizowanego na działkach nr 177/2, 177/6. Ponadto wnosi o zmniejszenie parametrów drogi do dwóch pasów ruchu, budowę chodników, ścieżek rowerowych i ekranów akustycznych.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium,

określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwięczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowić będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Parametry projektowanej drogi wynikają z uwzględnienia zwartości zabudowy w tym rejonie osiedla oraz konieczności zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124). Uwzględniono również warunki zagospodarowania przestrzennego, w tym warunki terenowe (zróżnicowania ukształtowania terenu).

Odpowiadając na część uwagi dotyczącą budowy chodnika i ekranów akustycznych, ścieżek rowerowych, czy pasów zieleni należy poinformować, że projekt Studium wyznacza system ścieżek rowerowych, również w związku z przebiegiem projektowanej drogi. Natomiast inwestycje takie jak budowa chodnika i ekranów akustycznych nie są przedmiotem ustaleń Studium. Ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach

projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

18) Uwaga

- uwaga wniesiona na piśmie w dniu 23.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej.

Pani _____ oraz Pan _____ wnoszą o ponowne opracowanie projektu Studium ze względu na trasę projektowanej drogi, która przebiega przez działki stanowiące ich własność: dz. nr 163/1, 164/3, 165/3. Uważają również, że inwestycja będzie szkodliwa dla mieszkańców powodując hałas i zanieczyszczenie.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwięczyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwi rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości

układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Trasa projektowanej drogi została zaprojektowana z uwzględnieniem zwartości zabudowy w tym rejonie osiedla oraz koniecznością zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124). Uwzględniono również warunki zagospodarowania przestrzennego, w tym warunki terenowe (zróżnicowania ukształtowania terenu), stąd konieczność wyznaczenia jej m.in.: na wskazanych powyżej działkach.

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

19) Uwaga

wniesiona na piśmie w dniu 24.07.2018 r., dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmiany Studium na załączniku graficznym nr 55 symbolem KDG wskazanego pod drogę główną o przebiegu od łącznika do drogi ekspresowej S - 19 w kierunku południowym do ul. Podkarpackiej;
Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem, w którym, stosownie do przepisu art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji. Zgodnie z przywołanym przepisem, w projekcie zmiany Studium, określono kierunki rozwoju systemów komunikacji na terenie osiedla Zwiężyca, jako części układu komunikacyjnego miasta, w spójności z obowiązującym dokumentem Studium Miasta Rzeszowa.

Zabezpieczenie terenu pod projektowaną drogę główną (KDG), jest niezbędne dla zapewnienia ciągłości układu komunikacyjnego Rzeszowa i sąsiednich miejscowości, w ramach Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Droga ta, o przebiegu północ-południe, zapewnia powiązania komunikacyjne w terenie położonym pomiędzy drogą ekspresową S-19 a drogą krajową nr 94. Projektowana droga główna wraz z istniejącymi drogami stanowi ciąg komunikacyjny przebiegający od drogi krajowej nr 9 w Rudnej Małej, położonej na północ od Rzeszowa, do drogi krajowej nr 19 przy granicy miasta Rzeszowa i Gminy Boguchwała oraz dalej do drogi wojewódzkiej nr 878 Rzeszów-Dylągówka w Tyczynie.

Ciąg ten umożliwia rozwój i obsługę komunikacyjną obszaru położonego po wschodniej stronie drogi ekspresowej, na terenie miasta Rzeszowa i sąsiednich gmin przewidywanego pod różnego rodzaju inwestycje.

Droga ekspresowa S-19, nie obsługuje przylegającego doń terenu, jest arterią tranzytową, zapewnia powiązania komunikacyjne w skali krajowej i międzynarodowej. Powiązanie terenu miasta i terenów z nim sąsiadujących następuje poprzez węzły rozmieszczone w odległości kilku kilometrów.

Projektowana droga główna obsługiwać będzie teren poprzez skrzyżowania z istniejącymi i projektowanymi w obszarze drogami zbiorczymi, lokalnymi oraz dojazdowymi. Stanowiąc będzie zasadniczą część podstawowego układu komunikacyjnego miasta i gmin sąsiednich. Zapewniać ma ona prawidłową obsługę terenu, z zachowaniem niezbędnej hierarchii układu komunikacyjnego, polegającą na odpowiedniej segregacji ruchu w powiązaniu z funkcją i przeznaczeniem danego terenu.

Występujące na analizowanym obszarze drogi publiczne nie są w stanie obsłużyć znacznych terenów wskazanych pod zainwestowanie. Są to drogi o niskich parametrach technicznych, obciążone już obecnie, znacznym ruchem samochodowym. Podkreślić należy, że na południu osiedla zlokalizowane są rozległe tereny inwestycyjne, dla których wskazuje się kierunek usług o charakterze ponadlokalnym. Przy spodziewanym dalszym wzroście ruchu samochodowego i nowym, planowanym zagospodarowaniu przestrzennym obszaru, konieczne jest planowanie przyszłego układu komunikacyjnego o parametrach zapewniających odpowiednią przepustowość i prawidłową obsługę komunikacyjną, będącą podstawą rozwoju ROF-u. W układzie tym

niezbędna jest droga główna, zapewniająca odpowiednie powiązania i dostateczną przepustowość ruchu.

Trasa planowanej w projekcie zmian Studium drogi głównej (KDG) została wyznaczona z uwzględnieniem licznych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, w tym: istniejącego zagospodarowania terenów, warunków fizjograficznych oraz konieczności zachowania ciągłości układów komunikacyjnych. Zarówno klasa przedmiotowej drogi publicznej jak i jej trasa kontynuują istniejące i projektowane zagospodarowanie terenów osiedla i miasta.

Trasa projektowanej drogi została zaprojektowana z uwzględnieniem zwartości zabudowy w tym rejonie osiedla oraz koniecznością zachowania właściwej geometrii drogi, stosownie do przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz.124). Uwzględniono również warunki zagospodarowania przestrzennego, w tym warunki terenowe (zróżnicowania ukształtowania terenu).

Równocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na charakter dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i skalę projektu, oznaczone na rysunkach projektu zmiany Studium, tereny o określonym kierunku zagospodarowania, nie posiadają ściśle określonych granic. Zostaną doprecyzowane w planie miejscowym.

20) Uwaga

, dotyczy obszaru oznaczonego w projekcie zmian Studium, na załączniku graficznym Nr 55, symbolem KD-ZP^{XVI}₀₅, wskazanego pod ulicę główną, alternatywnie lub uzupełniająco: zieleni urządzoną. Pani i Pan wnoszą o zmniejszenie szerokości pasa terenu wyznaczonego w Studium wzdłuż projektowanej ulicy głównej, z 15 m do „wymaganej szerokości drogi dojazdowej”. Ponadto informują, że w ich ocenie, budowa drogi, przebiegającej przez działkę nr ewid. 1051, wiązać się będzie z koniecznością wyburzenia budynku gospodarczego oraz likwidacją wjazdu na posesję i podwórko, a budynek mieszkalny znajdzie się w odległości około 1,5 do 2,0 m od drogi.

Uwagi nie uwzględnia się.

Studium jest dokumentem w którym, stosownie do art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, określa się kierunki rozwoju systemów komunikacji.

Na terenie osiedla Słocina obowiązywało do tej pory Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, w części uchwalonej uchwałą Nr XVI/161/2000 Rady Gminy Krasne z dnia 28 kwietnia 2000 r. w sprawie uchwalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Krasne z późn. zm.

W dokumencie tym przewidziano „obwodnicę południową Miasta Rzeszowa w klasie G” o przebiegu z Zalesia poprzez Słocinę, węzeł w Krasnem do drogi krajowej Nr 4 oraz określono średnią szerokość ulicy głównej w liniach rozgraniczających, wynoszącą 45 m oraz podano, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, minimalna szerokość ulicy głównej w liniach rozgraniczających wynosi 35 m.

W projekcie Zmiany Nr 28/1/2010 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa na osiedlu Słocina w Rzeszowie – w części A, wprowadzono korektę przebiegu ulicy klasy głównej, przy czym należy zaznaczyć, że w stosunku do działki Nr 1051, której uwagi dotyczą, lokalizacja pozostała praktycznie taka sama. W ujednoliconym dokumencie Studium określono średnią szerokość w liniach rozgraniczających ulicy głównej dwujezdniowej, wynoszącą 45 m. Jednocześnie zamieszczono uwagę, następującej treści:

„Szerokości ulic publicznych lokalizowanych na osiedlach: Osiedle Słocina – część XVI A, Przybyszówka – część XVIII B i Osiedle Zwiężyc – część XXVI A, należy dostosować do występujących uwarunkowań, w szczególności istniejącego zagospodarowania i zróżnicowanego ukształtowania terenu. Szerokości te mogą być większe niż podano wyżej (tzn. większe niż 45 m dla ulicy głównej dwujezdniowej) i nie mogą być mniejsze niż minimalne określone w aktualnych, na czas realizacji inwestycji, przepisach odrębnych dotyczących dróg publicznych.”

Obszar przewidziany w Zmianie Nr 28/1/2010 Studium (część A) pod ulicę główną, składa się z obszaru oznaczonego symbolem KDG (dla którego ustalono kierunek: ulica główna) oraz

obszarów o symbolach: KD-ZP^{XVI}₀₁, KD-ZP^{XVI}₀₂, KD-ZP^{XVI}₀₃, KD-ZP^{XVI}₀₄, KD-ZP^{XVI}₀₅ (dla których ustalono kierunek: ulica główna, alternatywnie lub uzupełniająco: zieleń urządzona).

Składający uwagi nie kwestionują samego przebiegu drogi, a jedynie wnoszą o zmniejszenie szerokości obszaru, oznaczonego w Studium symbolem KD-ZP^{XVI}₀₅.

W celu wyjaśnienia przyjętej szerokości należy odwołać się do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r., zmieniającego rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Ww. rozporządzeniem, do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, wprowadzony został §8a, o treści:

1. *Obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej, z zachowaniem warunków zawartych w §9, może być realizowana przez:*
 - 1) *inne drogi publiczne i drogi wewnętrzne, w tym dojścia i dojazdy do nieruchomości- zlokalizowane poza jej pasem drogowym;*
 - 2) *dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z - zlokalizowane w jej pasie drogowym.*
2. *Dodatkową jezdnię, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się jedynie w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomość przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej.*

Na obszarze objętym Zmianą Nr 28/1/2010 Studium (część A), przewiduje się, że w wyniku budowy drogi klasy głównej, znaczna część nieruchomości przyległych do jej pasa drogowego straci dostęp do drogi publicznej. Zakłada się, że obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej, będzie realizowana przez dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z – zlokalizowane w jej pasie drogowym.

Szerokość drogi w liniach rozgraniczających (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. z 2016 r. poz. 124) „powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych”.

Na obszarze objętym Zmianą Nr 28/1/2010 Studium (część A), przewiduje się budowę ulicy klasy głównej, o szerokości w liniach rozgraniczających zapewniających możliwość lokalizacji: dwóch jezdni drogi głównej, rozdzielonych pasem zieleni, jezdni dodatkowych do obsługi terenów przyległych do pasa drogowego, ścieżek rowerowych, chodników, pasów zieleni przydrożnej. Ze względu na ukształtowanie terenu może okazać się konieczne wykonanie wykopów lub nasypów, które wymagają dodatkowego miejsca.

Studium jest dokumentem określającym kierunki rozwoju systemów komunikacji, nie zawiera natomiast szczegółowych rozwiązań technicznych. W będącym w trakcie opracowania, miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, wyznaczony zostanie pas terenu przeznaczony pod drogę główną, ale dopiero na etapie opracowania projektu technicznego, będzie można precyzyjnie określić, ile terenu jest niezbędne do realizacji wszystkich elementów inwestycji drogowej. Na etapie sporządzania zmiany Studium rozważania tego typu są przedwczesne.

W związku z powyższym, uwagi
nie uwzględnia się.

Anna Rainczuk

BIURO ROZWOJU
MIASTA RZESZÓWA
15-045 Rzeszów, ul. Słowackiego 1
71 44 19 00 fax 17 746 49 00

DYREKTOR
Anna Rainczuk
mgr inż. arch. Anna Rainczuk