

ROZSTRZYGNĘCIE

o sposobie rozpatrzenia uwag do ustaleń przyjętych
w projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004
w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Cieplińskiego w Rzeszowie

1. Nie uwzględnia się uwag wniesionych na piśmie w dniu 8 grudnia 2005 r. przez pana **J R**, zam. w Rzeszowie - (radnego Miasta Rzeszowa), podczas przeprowadzonej dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu, dotyczących:

- 1) ustaleń dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **KS**, przeznaczonego pod parking w poziomie terenu (użytkowany obecnie jako tymczasowy podmiejski dworzec PKS), w zakresie parkingu wielopoziomowego;
- 2) wprowadzenia bezkolizyjnego przejazdu przez tory z publicznej drogi lokalnej oznaczonej w projekcie planu symbolem **3KDL** do ul. kr. Augusta (zlokalizowanego poza obszarem objętym granicami planu);
- 3) zlecenia opracowania koreferatu przez ośrodek zewnętrzny do Prognozy oddziaływania na środowisko, wykonanej do projektu planu miejscowego;
- 4) zlecenia ośrodkowi zewnętrznemu opracowania analizy komunikacyjnej związanej z ustaleniami planu i otoczeniem.

2. Nie uwzględnia się uwag wniesionych na piśmie w dniu 10 maja 2006 r. przez pana **S M** zam. w Rzeszowie – byłego radnego Miasta Rzeszowa, w trakcie ponownego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, dotyczących:

- 1) ustaleń dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **UC/MZ-K**, przeznaczonego pod usługi komercyjne, w szczególności hotelowe, kultury, administracji oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m², a także wielopoziomowe parkingi powyżej I piętra, z dopuszczeniem parkingów podziemnych;
- 2) ustaleń dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: **1KDZ** i **2KDZ**, przeznaczonych pod publiczne drogi zbiorcze;
- 3) ustaleń dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **3KDL**, przeznaczonego pod publiczną drogę lokalną.

2. Nie uwzględnia się uwagi wniesionej na piśmie w dniu 24 maja 2006 r. przez pana **J M**, zam. w Rzeszowie dotyczącej ustaleń dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **3KDL**, przeznaczonego pod publiczną drogę lokalną, w zakresie uciążliwości w trakcie jej eksploatacji.

UZASADNIENIE

Projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie obejmuje obszar o powierzchni ok. 8,40 ha, położony w centrum miasta Rzeszowa, pomiędzy al. Piłsudskiego i Ciepłińskiego, ul. Towarnickiego, ks. Jałowego, Jabłońskiego oraz torami PKP, relacji Jasło-Rzeszów.

Zgodnie z obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, przyjętym uchwałą Nr XXXVII/113/2000 z dnia 4 lipca 2000 r., wskazano ten teren jako strategiczny, mający zasadnicze znaczenie dla rozwoju i wizerunku miasta, podkreślenia jego tożsamości i podniesienia rangi, tworzenia sprzyjających warunków dla inwestorów, poprawy funkcjonowania systemu komunikacji i infrastruktury. Wskazano na tym terenie zasadność lokalizacji usług centrotwórczych.

W dniu 27 kwietnia 2004 r. Rada Miasta Rzeszowa podjęła uchwałę Nr XXII/62/2004 w sprawie przystąpienia do sporządzenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie.

Przedmiotem opracowania planu było przeznaczenie terenu pod usługi z elementami zieleni urządzonej oraz komunikację i niezbędną infrastrukturę techniczną.

Po ogłoszeniu o przystąpieniu do sporządzania planu, w wyznaczonym terminie, wpłynęły dwa wnioski (art. 17 pkt 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) do miejscowego planu.

Wniosek firmy Semako Sp. z o.o. w Rzeszowie, właściciela hotelu Rzeszów, a także wieczystego użytkownika terenów sąsiednich, dotyczył przeznaczenia nieruchomości pod realizację obiektu centrum usługowo-handlowo-hotelowego z parkingiem podziemnym. Wniosek ten zawierał również wskazanie lokalizacji handlu o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m².

Wniosek Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej S.A. w Rzeszowie, dzierżawcy miejskiej nieruchomości użytkowanej, jako podmiejski dworzec autobusowy, dotyczył rozwiązań układu komunikacyjnego, zapewniającego dogodne korzystanie z dworca.

Wnioski zostały uwzględnione, przy czym w celu uzyskania zgodności ustaleń planu miejscowego z ustaleniami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa w obszarze objętym granicami planu przystąpiono do zmiany Nr 1/1/2004 Studium w zakresie określenia możliwości lokalizacji obiektów handlowych, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m².

W dniu 14 lutego 2006 r. Rada Miasta Rzeszowa, uchwałą Nr LII/32/2006 przyjęła zmianę Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa w zakresie określenia możliwości lokalizacji obiektów handlowych, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m² w rejonie Hotelu „Rzeszów”.

Projekt planu został opracowany przez zespół pracowników Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa pod kierunkiem uprawnionego urbanisty.

W projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie przyjęto ustalenia dotyczące przeznaczenia:

- 1) terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem UC/MZ-K, o powierzchni ok. 2,81 ha, pod usługi komercyjne, w szczególności: hotelowe, kultury oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m², a także parkingi podziemne wielopoziomowe;
- 2) terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem U/MN, o powierzchni ok. 0,14 ha, pod usługi komercyjne, z dopuszczeniem mieszkań;

- 3) terenów, oznaczonych na rysunku planu symbolem **KS**, o łącznej powierzchni ok. 0,42 ha, pod parking w poziomie terenu oraz obiekt usług komercyjnych;
- 4) terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **ZP/KS**, o powierzchni ok. 0,18 ha, pod zieleń urządzoną, z dopuszczeniem miejsc postojowych dla samochodów osobowych;
- 5) terenów, oznaczonych na rysunku planu symbolami **KDZ**, o łącznej powierzchni ok. 2,59 ha, pod publiczne drogi zbiorcze;
- 6) terenów, oznaczonych na rysunku symbolami **KDL**, o łącznej powierzchni ok. 1,71 ha, pod publiczne drogi lokalne;
- 7) terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **KDD**, o powierzchni ok. 0,13 ha, pod publiczną drogę dojazdową;
- 8) terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **KDX/D**, o powierzchni ok. 0,06 ha, pod publiczny ciąg pieszo-jezdny.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, został wyłożony do publicznego wglądu w siedzibie Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa w Rzeszowie, przy ul. Jagiellońskiej 6, w dniach od 25 listopada 2005 r. do 16 grudnia 2005 r.

Na podstawie art. 17 pkt. 10 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz.717, z późn. zm.) w dniu 8 grudnia 2005 r. przeprowadzono dyskusję publiczną nad przyjętymi rozwiązaniami w projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego.

Do ustaleń przyjętych w projekcie planu, wyłożonego do publicznego wglądu od 25 listopada do 16 grudnia 2005 r., uwagi na piśmie wnieśli:

- 1) firma SEMAKO Sp. z o.o. w Rzeszowie przy al. Ciepłińskiego 2 - uwagi uwzględniono,
- 2) pan G B zam. w Rzeszowie przy działający w imieniu M B - uwagi wycofano pismem w dniu 20 stycznia 2006 r.,
- 3) pan G B zam. w Rzeszowie przy działający w imieniu L W i B M - uwagi wycofano pismem w dniu 20 stycznia 2006 r.,
- 4) pan A P zam. w Rzeszowie - uwagi wycofano pismem w dniu 24 stycznia 2006 r.,
- 5) pan J R zam. w Rzeszowie - (radny Miasta Rzeszowa).

Prezydent Miasta Rzeszowa rozpatrując uwagi wniesione przez pana J R zarządzeniem Nr IV/1090/2006 z dnia 20 stycznia 2006 r., postanowił ich nie uwzględnić.

W związku z uwzględnieniem przez Prezydenta Miasta Rzeszowa uwag firmy Semako Sp. z o.o. w Rzeszowie wniesionych do ustaleń dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UC/MZ-K, przeznaczonego pod usługi komercyjne, w szczególności: hotelowe, kultury oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m², a także parkingi podziemne wielopoziomowe, dotyczących wprowadzenia wielopoziomowych parkingów powyżej I piętra i związanych z tym rozwiązań dostępności komunikacyjnej do obiektu, dokonano stosownych zmian z zapisie ustaleń oraz rysunku projektu planu i ponowiono w niezbędnym zakresie procedurę toku formalno-prawnego.

W okresie od 18 kwietnia do 10 maja 2006 r. uzgodniony ponownie projekt planu, został wyłożony do publicznego wglądu wraz zaktualizowaną prognozą oddziaływania na środowisko. W dniu 27 kwietnia 2006 r. przeprowadzono publiczną dyskusję nad przyjętymi rozwiązaniami projektowymi.

Do ustaleń przyjętych w projekcie planu, wyłożonego do publicznego wglądu od 18 kwietnia do 10 maja 2006 r., uwagi na piśmie wnieśli:

narażonych na niebezpieczeństwo powodzi oraz zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych.

- 8) szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym,
- 9) szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy,
- 10) zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej,
- 11) sposób i termin tymczasowego sposobu zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów,
- 12) stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4.

Organ administracji publicznej opracowujący projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sporządza do niego prognozę oddziaływania na środowisko (art. 17 pkt 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Zgodnie z art. 4 i art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2000 r. nr 106, poz. 1126, z późn. zm.) obiekty budowlane i związane z nimi urządzenia powinny być zaprojektowane w sposób zapewniający formę architektoniczną dostosowaną do krajobrazu i otaczającej zabudowy. Obiekt budowlany powinien być projektowany, budowany i utrzymany w sposób zapewniający:

- bezpieczeństwo ludzi i mienia,
- warunki użytkowe zgodne z przeznaczeniem obiektu, dotyczące oświetlenia, zaopatrzenia w wodę, ogrzewania, łączności, ochrony przeciwpożarowej oraz usuwania ścieków i odpadów,
- ochronę uzasadnionych interesów osób trzecich obejmującą w szczególności zapewnienie dostępu do drogi publicznej i ochronę przed pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności.

Wydzielone miejsca postojowe (parkingi) dla samochodów osobowych należy sytuować zgodnie art. 19.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r., zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2004 r. Nr 109, poz. 1156).

Według art. 72 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 617, z późn. zm.) w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapewnia się warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w szczególności poprzez zapewnienie kompleksowego rozwiązania problemów zabudowy miast i wsi, ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki wodnej, odprowadzenia ścieków, gospodarki odpadami, systemów transportowych i komunikacji publicznej oraz urządzania i kształtowania zieleni. W miejscowych planach przy przeznaczeniu terenów na poszczególne cele oraz określaniu zadań związanych z zagospodarowaniem tych terenów, w strukturze wykorzystania terenów ustala się proporcje pozwalające na zachowanie lub przywracanie na nich równowagi przyrodniczej i prawidłowych warunkach życia.

W przypadku realizacji parkingu o ilości miejsc postojowych powyżej 300, wymagane będzie dla tego przedsięwzięcia sporządzenie raportu oddziaływania na środowisko, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2002 r. (Dz. U. nr 179, poz. 1490).

Stosownie do art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838, z późn. zm.) w planach zagospodarowania przestrzennego powinno się rezerwować pod przyszłą budowę lub modernizację dróg pasa terenu

o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

Równocześnie według art. 43 ust. 1 ww. ustawy obiekty budowlane przy drogach powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni drogi gminnej na terenie zabudowy, co najmniej 6m.

Według §7 ust. 1 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 1999 r. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.) szerokość ulicy zbiorczej o przekroju jedno jezdniowym nie powinna być mniejsza niż 20m w liniach rozgraniczających, a szerokość ulicy lokalnej w liniach rozgraniczających – nie mniej niż 12m.

Według §7 ust. 3 ww. rozporządzenia szerokość ulicy powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli przewiduje się umieszczenie w tej ulicy m.in.: ścieżek rowerowych, pasów lub zatok postojowych, pasów zieleni wysokiej lub urządzeń odwodnienia powierzchniowego.

Według §44 ust. 2, 3, 4 ww. rozporządzenia szerokość chodnika przy jezdni nie powinna być mniejsza niż 2m. Szerokość chodnika powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli oprócz ruchu pieszych jest on przewidziany do usytuowania urządzeń technicznych, w szczególności podpór znaków drogowych, słupów, drzew, wejść lub zjazdów utrudniających ruch pieszych. Szerokość chodnika odsuniętego od jezdni nie powinna być mniejsza niż 1,5m.

Według §53 ust. 1 i 3 ww. rozporządzenia szerokość pasa zieleni, zapewniająca wystarczające warunki jej wegetacji i pielęgnacji powinna wynosić co najmniej 3m, jeżeli jest to rząd drzew, żywopłot lub pasmo krzewów, a odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3m.

Biorąc pod uwagę powyższy stan faktyczny i prawny stwierdza się, co następuje:

I. Uwagi wniesione przez pana J **R** , zam. w Rzeszowie
– (radnego Miasta Rzeszów), złożone w trakcie dyskusji publicznej w dniu 8 grudnia 2005 r. w zakresie:

- a) zmiany przeznaczenia terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **KS** – parking w poziomie terenu, na parking wielopoziomowy;
- b) przyjęcie w rozwiązaniach komunikacyjnych bezkolizyjnego przejazdu przez tory PKP w ul. Kr Augusta;
- c) zlecenia koreferatu ośrodkowi zewnętrznemu do prognozy oddziaływania na środowisko;
- d) zlecenia analizy komunikacyjnej związanej z projektem planu i otoczeniem ośrodkowi zewnętrznemu,

należy **nie uwzględnić**, z następujących powodów:

- przyjęcie w projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2005, dotyczących przeznaczenia:
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **UC/MZ-K**, pod usługi komercyjne, w szczególności: hotelowe, kultury oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m², a także parkingi podziemne wielopoziomowe;
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **U/MN**, pod usługi komercyjne, z dopuszczeniem mieszkań;
 - terenów, oznaczonych na rysunku planu symbolem **KS**, pod parking w poziomie terenu oraz obiekt usług komercyjnych;
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **ZP/KS**, pod zieleni urządzoną, z dopuszczeniem miejsc postojowych dla samochodów osobowych;
 - terenów, oznaczonych na rysunku planu symbolami **KDZ**, pod publiczne drogi zbiorcze;

- terenów, oznaczonych na rysunku symbolami **KDL**, pod publiczne drogi lokalne;
- terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **KDD**, pod publiczną drogę dojazdową;
- terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **KDX/D**, pod publiczny ciąg pieszo-jezdny.

wynika z konieczności:

- zachowania ład przestrzennego w terenie znajdującym się centrum śródmiejskim Rzeszowa, wskazanym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa jako strategiczny, mający zasadnicze znaczenie dla rozwoju i wizerunku miasta,
 - wskazania w Studium tych terenów pod usługi centrotwórcze, mające podkreślić tożsamość miasta i jego rangę,
 - uzyskania układu strukturalnego powierzchni przeznaczonych pod zabudowę umożliwiającą realizację zamierzeń inwestycyjnych o dużej intensywności i skali obiektów,
 - zapewnienia ciągłości istniejącego i projektowanego na terenie miasta układu komunikacyjnego,
 - zabezpieczenia miejsc postojowych w ilości koniecznej dla właścicieli i użytkowników zespołu centrum,
 - zapewnienia na terenie objętym projektem planu prawidłowej organizacji ruchu oraz sprawnego funkcjonowania systemu komunikacji i infrastruktury technicznej.
2. Przeznaczenie terenu pod parking w poziomie terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **KS**, jest zgodne z wnioskiem złożonym przez obecnego użytkownika – dzierżawcę nieruchomości, którym jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej S.A. w Rzeszowie. Teren ten funkcjonuje jako podmiejski dworzec autobusowy.
3. Obszar skrzyżowania przejazdu przez tory PKP z wjazdem w ul. kr. Augusta znajduje się poza terenem objętym granicami projektu planu i nie należy do ustaleń planu. Inwestycja bezkolizyjnego skrzyżowania komunikacyjnego, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym może być realizowana na podstawie decyzji lokalizacji celu publicznego, poza procesem opracowania planu. Natomiast sposób przekroczenia torów PKP wskażą rozwiązania konstrukcyjno-budowlane.
4. Przedstawiona prognoza oddziaływania na środowisko ustaleń projektu planu została opracowana w oparciu o ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska art. 40 ust. 1 pkt 1 (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z 2001 r., z późn. zm.) oraz rozporządzeniem, przez osobę posiadającą uprawnienia w tym zakresie. Powyższa prognoza została pozytywnie opiniowana przez służby Wojewody Podkarpackiego oraz uzgodniona przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego. Decyzja o zleceniu koreferatu ośrodkowi zewnętrznemu nie należy do ustaleń projektu planu.
5. W trakcie dyskusji nad rozwiązaniami projektu planu przedstawiono aktualne dane z przeprowadzonych badań natężeń ruchu samochodowego w rejonie opracowania, informując również, że obecny system komunikacyjny będzie usprawniany poprzez budowę dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniu (rondo) Dmowskiego oraz modernizację sygnalizacji świetlnej, a także realizację przejścia drogowego pod Wiaduktem Tarnobrzeskim. Ociążenie ruchu na ww. skrzyżowaniu można będzie także spowodować poprzez budowę niektórych elementów układu komunikacyjnego poza centrum miasta, w sposób określony w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa. Decyzja o zleceniu koreferatu ośrodkowi zewnętrznemu nie należy do ustaleń projektu planu.

I. Uwag i wniosków wniesionych przez pana **S** **M** zam. w Rzeszowie (byłego radnego Miasta Rzeszów), na piśmie w dniu 10 maja 2006 r., dotyczące ustaleń dla:

- 1) dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **UC/MZ-K**, przeznaczonego pod usługi komercyjne, w szczególności hotelowe, kultury, administracji oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m², a także wielopoziomowe parkingi powyżej I piętra, z dopuszczeniem parkingów podziemnych;
- 2) dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem **1KDZ** i **2KDZ**, przeznaczonych pod publiczne drogi zbiorcze;
- 3) dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **3KDL**, przeznaczonego pod publiczną drogę lokalną

należy **nie uwzględnić**, z następujących powodów:

- przyjęcie w projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2005, dotyczących przeznaczenia:
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **UC/MZ-K**, pod usługi komercyjne, w szczególności: hotelowe, kultury oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000m², a także parkingi wielopoziomowe powyżej I piętra, z dopuszczeniem parkingów podziemnych;
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **U/MN**, pod usługi komercyjne, z dopuszczeniem mieszkań;
 - terenów, oznaczonych na rysunku planu symbolem **KS**, pod parking w poziomie terenu oraz obiekt usług komercyjnych;
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **ZP/KS**, pod zieleni urządzoną, z dopuszczeniem miejsc postojowych dla samochodów osobowych;
 - terenów, oznaczonych na rysunku planu symbolami **KDZ**, pod publiczne drogi zbiorcze;
 - terenów, oznaczonych na rysunku symbolami **KDL**, pod publiczne drogi lokalne;
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **KDD**, pod publiczną drogę dojazdową;
 - terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem **KDX/D**, pod publiczny ciąg pieszo-jezdny,

wynika z konieczności:

- zachowania ładu przestrzennego w terenie znajdującym się centrum śródmiejskim Rzeszowa, wskazanym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa jako strategiczny, mający zasadnicze znaczenie dla rozwoju i wizerunku miasta,
- wskazania w Studium tych terenów pod usługi centrotwórcze, mające podkreślić tożsamość miasta i jego rangę,
- uzyskania układu strukturalnego powierzchni przeznaczonych pod zabudowę umożliwiającą realizację zamierzeń inwestycyjnych o dużej intensywności i skali obiektów,
- zapewnienia ciągłości istniejącego i projektowanego na terenie miasta układu komunikacyjnego,
- zabezpieczenia miejsc postojowych w ilości koniecznej dla właścicieli i użytkowników zespołu centrum,
- zapewnienia na terenie objętym projektem planu prawidłowej organizacji ruchu oraz sprawnego funkcjonowania systemu komunikacji i infrastruktury technicznej.

2. Ustalenie zasad zabudowy i zagospodarowania dla różnych funkcji terenu objętego planem miejscowym Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego nie uniemożliwia realizacji propozycji rozwoju miasta przedstawionych w piśmie pana Stanisława Majki. Obszar planu obejmuje tylko część terenu, na którym wnoszący uwagi proponuje swoje rozwiązania. W celu wprowadzenia ich w życie, należałoby granicami planu objąć również teren dworców PKP i PKS oraz tereny ich infrastruktury.

3. Przeznaczenie terenu pod usługi komercyjne, w szczególności hotelowe, kultury, administracji oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni powyżej 2.000m², a także parkingi

wielopoziomowe, oznaczonego na rysunku planu symbolem UC/MZ-K jest zgodne z wnioskiem złożonym przez obecnego użytkownika nieruchomości zabudowanej – hotelu. Parametry wielkości, intensywności i wysokości zabudowy zespołu centrum zostały ustalone w tekście planu z uwzględnieniem istniejącej zabudowy na sąsiadujących z obszarem planu terenach. Określono minimalną i maksymalną wysokość zabudowy, korespondującą z otoczeniem, nie uściślając lokalizacji poszczególnych akcentów wysokościowych (dominant), które można rozstrzygnąć w rozwiązaniach budowlano-architektonicznych.

4. Ustalenia dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem 1KDZ i 2KDZ, przeznaczonych pod publiczne drogi zbiorcze (tj. istniejące al. Piłsudskiego i al. Ciepłińskiego) zachowują w projekcie planu rezerwowane pasy drogowe umożliwiając również realizację skrzyżowania wielopoziomowego. Wskazane przez wnoszącego uwagi rozwiązanie wielopoziomowe spowoduje przepływ nadmiernego ruchu nie związanego z obsługą centrum miasta, utrudni i skomplikuje obsługę komunikacyjną terenów w jego środku, spowoduje znaczny wzrost zanieczyszczenia komunikacyjnego Śródmieścia tj. wzrost ilości spalin i hałasu. Nie rozwiąże natomiast problemów komunikacyjnych miasta. Aktualne dane z przeprowadzonych badań natężeń ruchu samochodowego w rejonie obszaru objętego planem wskazują, że obecny system komunikacyjny może być usprawniany poprzez budowę dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniu (rondo) Dmowskiego oraz modernizację sygnalizacji świetlnej, a także realizację przejścia drogowego pod Wiaduktem Tarnobrzeskim. Ociążenie ruchu na ww. skrzyżowaniu można będzie także zapewnić poprzez budowę elementów układu komunikacyjnego poza centrum miasta, w sposób określony w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa.

5. Ustalenia dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 3KDL, przeznaczonego pod publiczną drogę lokalną, zabezpieczają teren dla przeprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego wzdłuż torów PKP oraz pod Wiaduktem Tarnobrzeskim, łączącego zespół centrum usługowo-handlowy z dworcami PKP i PKS. Budowa tunelu i zastosowanie taśmociągu jest formą realizacji funkcji pieszej terenu przeznaczonego w projekcie planu na połączenie piesze w kierunku dworców PKP i PKS.

Ponadto, rozwiązania przyjęte w projekcie planu są zgodne z kierunkami rozwoju komunikacji określonymi w uchwalonym przez Radę Miasta Rzeszowa Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta Rzeszowa, z późn. zm., w którym, m.in., wskazano potrzebę ochrony centrum miasta przed nadmiernym ruchem samochodowym, proponując rozbudowę układu komunikacyjnego poza jego obszarem.

6. Uruchomienie toru, łączącego Terminal Rzeszów-Jasionka z Dworcem Pasażerskim PKP w Rzeszowie nie należy do ustaleń planu miejscowego.

1. Uwagi wniesionej przez pana J. M. , zam. w Rzeszowie, na piśmie w dniu 24 maja 2006 r., dotyczące ustaleń dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 3KDL, przeznaczonego pod publiczną drogę lokalną należy **nie uwzględnić**, z następujących powodów:

– przyjęcie w projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2005, dotyczących przeznaczenia:

- terenów, oznaczonych na rysunku planu symbolami KDZ, pod publiczne drogi zbiorcze;
- terenów, oznaczonych na rysunku symbolami KDL, pod publiczne drogi lokalne;
- terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD, pod publiczną drogę dojazdową;
- terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDX/D, pod publiczny ciąg pieszo-jezdny,

wynika z konieczności:

- zachowania ładu przestrzennego w terenie znajdującym się centrum śródmiejskim Rzeszowa, wskazanym w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa jako strategiczny, mający zasadnicze znaczenie dla rozwoju i wizerunku miasta,
 - potrzebę zabezpieczenia terenów wskazanych pod realizacją komunikacji publicznej w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, z późn. zm. oraz umożliwienia wykonania elementów układów (łączników) przewidzianych do realizacji w ramach mapy docelowej sieci dróg w mieście (Wieloletni Plan Inwestycyjny 2004-2010),
 - zapewnienia ciągłości istniejącego i projektowanego na terenie miasta układu komunikacyjnego,
 - zapewnienia na terenie objętym projektem planu prawidłowej organizacji ruchu oraz sprawnego funkcjonowania systemu komunikacji i infrastruktury technicznej.
2. Przyjęte ustalenia dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **3KDL** w południowo-zachodnim odcinku ul. Kasprowicza (od skrzyżowania ul. Kasprowicza z ul. Jałowego do podmiejskiego dworca PKS) nie zmieniają parametrów istniejącej publicznej ulicy lokalnej. Dopuszczenie dostępności projektowaną drogą lokalną oznaczoną symbolem **3KDL** dostaw zaopatrzeniowych dla projektowanego zespołu usług komercyjnych w rejonie Hotelu „Rzeszów” jest optymalnym rozwiązaniem dla odciążenia układu komunikacyjnego al. Piłsudskiego. Powiązanie przedmiotowej drogi z ul. Dojazd Staroniwa oraz, w przyszłości, z ul. Langiewicza (wzdłuż torów PKP relacji Rzeszów-Jasło), jest jednym z elementów układu docelowej sieci dróg w mieście założonego w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym w latach 2004 – 2010. Problemy związane z inżynierią ruchu: kierunkami strumieni ruchu, strukturą tego ruchu, dopuszczeniem wielkości tonażu poruszającego się taboru komunikacyjnego są przedmiotem decyzji administracyjnych i nie należą do ustaleń planu miejscowego.
3. Wnoszący uwagi do ustaleń projektu MPZP Nr 75/5/2004, nie złożył wniosków do planu, po ogłoszeniu o przystąpieniu do jego sporządzenia, ani w trakcie jego opracowywania.