



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO

Rzeszów, dnia 17 listopada 2017 r.

Poz. 3786

UCHWAŁA NR L/1097/2017 RADY MIASTA RZESZOWA

z dnia 24 października 2017 r.

w sprawie uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie

Działając na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1875) oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1073), po stwierdzeniu, że nie zostają naruszone ustalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa uchwalonego uchwałą Nr XXXVII/113/2000 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 4 lipca 2000 r., z późn. zm.,

Rada Miasta Rzeszowa
uchwala, co następuje:

Rozdział 1. PRZEPISY OGÓLNE

§ 1. 1. Uchwala się Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie, zwany dalej planem.

2. Załącznikami do niniejszej uchwały są:

- 1) załącznik nr 1 – rysunek planu w skali 1:1000, będący integralną częścią uchwały, obowiązujący w zakresie określonym legendą;
- 2) załącznik nr 2 – rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

§ 2. Plan obejmuje obszar o powierzchni około 1,1 ha, położony w Rzeszowie na osiedlu Pułaskiego, w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego, określony granicami oznaczonymi na załączniku nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 3. 1. W granicach planu wyznacza się tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania, oznaczone na rysunku planu symbolami:

- 1) KDZ – teren drogi publicznej zbiorczej;
- 2) KDL.1₁, KDL.1₃, KDL.2₁ i KDL.2₃ – tereny dróg publicznych lokalnych;
- 3) KS₁ i KS₃ – tereny dworca autobusowego komunikacji lokalnej, alternatywnie tereny parkingu.

2. W granicach terenu KDZ wydziela się liniami podziału wewnętrznego tereny oznaczone symbolami:

- 1) [KDL.1₂] i [KDL.2₂] – tereny dróg publicznych lokalnych;

2) [KS₂] – teren dworca autobusowego komunikacji lokalnej, alternatywnie teren parkingu.

3. Linie podziału wewnętrznego terenu KDZ stanowią linie rozgraniczające terenów określonych w ust. 2.

4. Linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania oraz linie podziału wewnętrznego są ściśle określone i obowiązują zgodnie z przebiegiem oznaczonym na rysunku planu.

§ 4. 1. Ilekroć w uchwale przywołuje się symbole, o których mowa w § 3 ust. 1 i 2, należy przez to rozumieć symbole zastosowane na załączniku nr 1 do uchwały (rysunku planu), odpowiadające terenom o określonym w uchwale przeznaczeniu lub ustalonych zasadach zagospodarowania.

2. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) linii podziału wewnętrznego terenu KDZ – należy przez to rozumieć linię wyznaczającą, w ramach przeznaczenia terenu KDZ, tereny o różnym sposobie zagospodarowania, będące pod wiaduktem drogi KDZ, o których mowa w § 3 ust. 2;
- 2) drodze KDL.1 – należy przez to rozumieć drogę publiczną lokalną zlokalizowaną na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami: KDL.1₁, [KDL.1₂] i KDL.1₃;
- 3) drodze KDL.2 – należy przez to rozumieć drogę publiczną lokalną zlokalizowaną na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami: KDL.2₁, [KDL.2₂] i KDL.2₃;
- 4) terenie KS – należy przez to rozumieć dworzec autobusowy komunikacji lokalnej, alternatywnie parking, zlokalizowany na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami: KS₁, [KS₂] i KS₃;
- 5) drodze 1KDZ – należy przez to rozumieć drogę publiczną klasy Z (droga zbiorcza) wyznaczoną w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie uchwalonym uchwałą Nr LXII/211/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 5 września 2006 r., z późn. zm.;
- 6) drodze 3KDL lub 4KDL – należy przez to rozumieć drogę publiczną klasy L (droga lokalna) wyznaczoną w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie uchwalonym uchwałą Nr LXII/211/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 5 września 2006 r., z późn. zm.;
- 7) drodze 5KDD – należy przez to rozumieć drogę publiczną klasy D (droga dojazdowa) wyznaczoną w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie uchwalonym uchwałą Nr LXII/211/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 5 września 2006 r., z późn. zm.;
- 8) nieprzekraczalnej linii zabudowy – należy przez to rozumieć linię, która wyznacza minimalną odległość lokalizacji elewacji budynku w stosunku do dróg publicznych lub innych elementów planu, przy czym nie dotyczy ona takich elementów budynku, jak: schody zewnętrzne, pochylnie, zadaszenia, gzymsy, okapy, termoizolacja; ustalenia tego nie stosuje się do wiat peronowych;
- 9) froncie działki – należy przez to rozumieć część działki budowlanej przylegającą do drogi, z której odbywa się dostępność komunikacyjna określona w planie;
- 10) usługach nieuciążliwych – należy przez to rozumieć zabudowę, w której prowadzona jest działalność usługowa lub handlowa, nie zaliczana do przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska, a także te, których działalność nie jest związana z emisją zapachów, widocznych dymów i oparów;
- 11) przestrzeni ogólnodostępnej – należy przez to rozumieć przestrzeń, która posiada dostęp bez żadnych ograniczeń, w tym podmiotowych, organizacyjnych, finansowych i czasowych;
- 12) miejscach do parkowania – należy przez to rozumieć miejsca do parkowania samochodów osobowych, w tym miejsca przeznaczone na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o której mowa w ustawie o ruchu drogowym.

§ 5. 1. Ustalenia niniejszej uchwały odnośnie do parametrów i wskaźników urbanistycznych, a także linii zabudowy, dotyczą zabudowy znajdującej się ponad poziomem terenu.

2. Ustalone w planie zasady kształtowania zabudowy, wskaźniki zagospodarowania terenu nie dotyczą działek budowlanych wydzielanych wyłącznie dla urządzeń infrastruktury technicznej, w szczególności dla stacji transformatorowych SN/nN.

§ 6. 1. Na całym obszarze objętym granicami planu, ustala się strefę ochrony konserwatorskiej zasobów archeologicznych stanowiska archeologicznego Nr 17 (AZP 103 – 76/56) wpisanego do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków.

2. Tereny położone w granicach strefy ochrony konserwatorskiej, o której mowa w ust. 1, należy zagospodarować zgodnie z ustaleniami dla poszczególnych terenów objętych planem.

§ 7. Zasady modernizacji i rozbudowy systemu komunikacji:

1) system komunikacji w granicach obszaru planu tworzą:

a) droga publiczna klasy Z (zbiorcza), oznaczona na rysunku planu symbolem KDZ,

b) drogi publiczne klasy L (lokalne), oznaczone na rysunku planu symbolami: KDL.1₁, [KDL.1₂] i KDL.1₃ – droga KDL.1 i symbolami: KDL.2₁, [KDL.2₂] i KDL.2₃ – droga KDL.2;

2) powiązanie układu komunikacyjnego obszaru objętego planem z układem komunikacyjnym zewnętrznym następuje poprzez:

a) drogę publiczną zbiorczą KDZ, przebiegającą wiaduktem (Wiadukt Śląski) w ciągu ulic publicznych: Krakowska – Piłsudskiego, które łączą się z Rondem Unii Europejskiej oraz Rondem Dmowskiego,

b) istniejący zjazd publiczny jednokierunkowy z drogi 1KDZ (*al. Piłsudskiego*) na drogę publiczną lokalną KDL.2,

c) projektowany zjazd publiczny jednokierunkowy z drogi publicznej lokalnej KDL.2 na drogę 1KDZ (*al. Piłsudskiego*), ustalony w liniach rozgraniczających drogę 1KDZ,

d) drogę publiczną lokalną KDL.1 (stanowiącą część ul. Borelowskiego), która łączy się z drogą publiczną lokalną KDL.2 oraz z publicznymi ulicami: 3KDL (*Borelowskiego – Czarnieckiego – Jabłońskiego – Grunwaldzką*), Grottgera, Chłopickiego, 5KDD (*Kasprowicza*) i ks. Jałowego,

e) drogę publiczną lokalną KDL.2 (stanowiącą część ul. Towarnickiego), która łączy się z drogą publiczną lokalną KDL.1 oraz z publicznymi ulicami: 4KDL (*Towarnickiego*), 5KDD (*Kasprowicza*) i ks. Jałowego;

3) zasady zagospodarowania poszczególnych terenów komunikacji oraz zasady obsługi i powiązań komunikacyjnych terenów o różnym przeznaczeniu objętych granicami planu określają przepisy szczegółowe niniejszej uchwały.

§ 8. Ustalenia dotyczące zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej:

1) dopuszcza się infrastrukturę techniczną niezwiązaną z obsługą terenów objętych planem pod warunkiem, że nie wykluczy to możliwości zagospodarowania terenów zgodnie z ich przeznaczeniem i zasadami zagospodarowania określonymi w planie;

2) przy zagospodarowaniu obszaru objętego planem należy uwzględnić uwarunkowania wynikające z przebiegu istniejących sieci infrastruktury technicznej poprzez zachowanie wymaganych przepisami odległości lokalizowanych obiektów od tych sieci; w przypadku wystąpienia kolizji projektowanych obiektów z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej dopuszcza się ich przebudowę, zmianę trasy lub lokalizacji – stosownie do planowanego zagospodarowania;

3) zaopatrzenie w wodę z sieci wodociągowej opartej o ujęcie wody dla miasta Rzeszowa, w tym:

a) z istniejącego wodociągu usytuowanego w ulicy Towarnickiego,

b) poprzez budowę przyłączy o średnicach nie mniejszych niż 32 mm,

c) zapewnienie wody do celów przeciwpożarowych z sieci wodociągowej o średnicy nie mniejszej niż 110 mm;

4) odprowadzanie ścieków komunalnych do systemu kanalizacji sanitarnej zakończonego oczyszczalnią ścieków położoną poza obszarem planu, w tym:

- a) do istniejącego kanału sanitarnego usytuowanego w ulicy Towarnickiego,
 - b) poprzez budowę przyłączy o średnicach nie mniejszych niż 160 mm;
- 5) odprowadzenie ścieków przemysłowych pochodzących z prowadzonej działalności rozwiązać w sposób nie powodujący zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gruntu, poprzez odprowadzenie do kanalizacji sanitarnej;
- 6) odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z ulic i placów oraz terenów zabudowy do systemu sieci kanalizacji deszczowej, w tym:
- a) do istniejącego kanału deszczowego usytuowanego w ul. Borelowskiego,
 - b) poprzez rozbudowę sieci o kanały deszczowe o średnicach nie mniejszych niż 200 mm;
- 7) zaopatrzenie w gaz z sieci gazowej niskiego ciśnienia, w tym:
- a) z istniejącego gazociągu niskiego ciśnienia, usytuowanego w ulicy Towarnickiego,
 - b) po rozbudowie sieci o gazociąg o średnicach nie mniejszych niż 40 mm;
- 8) zaopatrzenie w energię ciepłą i ciepłą wodę użytkową:
- a) z indywidualnych źródeł dystrybucji ciepła z wykorzystaniem gazu ziemnego, niskoemisyjnych urządzeń grzewczych na paliwa stałe, odnawialnych źródeł energii oraz energii elektrycznej,
 - b) dopuszcza się z miejskiej sieci ciepłowniczej poprzez budowę ciepłociągu o średnicy nie mniejszej niż 20 mm, stanowiącego odgałęzienie od ciepłociągu usytuowanego w rejonie ulicy Towarnickiego, poza południowo- zachodnią granicą planu;
- 9) zaopatrzenie w energię elektryczną – z istniejącej sieci elektroenergetycznej, przy czym dopuszcza się jej rozbudowę o nowe stacje transformatorowe SN/nN oraz podziemne linie średniego i niskiego napięcia, a także przebudowę, remont lub likwidację i budowę linii elektroenergetycznych w nowej lokalizacji;
- 10) dopuszcza się stosowanie urządzeń wykorzystujących energię wytworzoną w odnawialnych źródłach energii, takich jak: pompy ciepła, kolektory słoneczne i urządzenia fotowoltaiczne, o mocy nieprzekraczalnej 100 kW;
- 11) zapewnienie telekomunikacji – poprzez telekomunikacyjne sieci bezprzewodowe lub przewodowe podziemne.

§ 9. 1. Gromadzenie odpadów komunalnych, segregacja oraz ich usuwanie z obszaru planu na zasadach obowiązujących w gminie.

2. Gromadzenie i usuwanie odpadów, powstałych w wyniku prowadzenia działalności usługowej, w sposób nie zagrażający środowisku i terenom sąsiednim, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami odrębnymi w dostosowaniu do prowadzonej działalności.

§ 10. Do czasu realizacji ustaleń planu tereny objęte planem pozostawia się w dotychczasowym użytkowaniu.

§ 11. Ustala się stawkę procentową, na podstawie której określa się jednorazową opłatę z tytułu wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu – w wysokości 30%.

Rozdział 2.

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE

§ 12. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDZ, o powierzchni około 0,399 ha, określony liniami rozgraniczającymi i granicą planu, przeznacza się:

- 1) pod drogę publiczną zbiorczą KDZ (zlokalizowaną na wiadukcie);

oraz

- 2) pod wydzielone w liniach rozgraniczających drogę KDZ, liniami podziału wewnętrznego, z zastrzeżeniem § 3 ust. 3, tereny pod wiaduktem, oznaczone na rysunku planu symbolami:

- a) [KDL.1₂], o powierzchni około 0,063 ha – pod część drogi publicznej lokalnej KDL.1, o której mowa w § 4 ust 2 pkt 2,

- b) [KDL.2₂], o powierzchni około 0,048 ha – pod część drogi publicznej lokalnej KDL.2, o której mowa w § 4 ust 2 pkt 3,
- c) [KS₂], o powierzchni około 0,288 ha – pod część terenu dworca autobusowego komunikacji lokalnej, alternatywnie pod część parkingu KS, o którym mowa w § 4 ust 2 pkt 4.

2. Zasady i parametry zagospodarowania terenu:

- 1) szerokość w liniach rozgraniczających drogę publiczną zbiorczą KDZ, zlokalizowaną na wiadukcie – nie mniejsza niż 30 m, zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) parametry i zasady zagospodarowania drogi, o której mowa w pkt 1:
 - a) jezdnia jednoprzestrzenna o szerokości nie mniejszej jak dla czterech pasów ruchu,
 - b) dopuszcza się dodatkowe pasy ruchu, wynikające z potrzeb organizacji ruchu drogowego,
 - c) obustronne chodniki oddzielone od jezdni,
 - d) dopuszcza się ścieżki rowerowe oddzielone od jezdni,
 - e) zakazuje się parkowania;
- 3) na terenach: [KDL.1₂], i [KDL.2₂] – przejazdy drogowe pod wiaduktem drogi KDZ;
- 4) teren [KDL.1₂], należy zagospodarować łącznie z terenami: KDL.1₁ i KDL.1₃, o których mowa w § 13 ust. 1, na zasadach ustalonych w § 13 ust. 2 i 3 niniejszej uchwały;
- 5) teren [KDL.2₂] należy zagospodarować łącznie z terenami: KDL.2₁, i KDL.2₃, o których mowa w § 14 ust. 1, na zasadach ustalonych w § 14 ust. 2 i 3 niniejszej uchwały;
- 6) na terenie [KS₂] – dworzec autobusowy komunikacji lokalnej, alternatywnie parking;
- 7) teren [KS₂] należy zagospodarować łącznie z terenami: KS₁ i KS₃, o których mowa w § 15 ust. 1, na zasadach ustalonych w § 15 ust. 2, 3 i 4, alternatywnie na zasadach ustalonych w § 15 ust. 5, 6 i 7 niniejszej uchwały, pod warunkiem, że nie wykluczy to możliwości zagospodarowania terenu KDZ zgodnie z jego przeznaczeniem i zasadami zagospodarowania określonymi w planie.

3. Zasady powiązań komunikacyjnych:

- 1) dostępność komunikacyjna kołowa i piesza drogi, o której mowa w ust. 1 pkt 1:
 - a) na zasadach określonych w § 7 pkt 2 lit. a, b i c,
 - b) z dróg: KDL.1 i 1KDL.2 poprzez układy dróg publicznych znajdujących się poza granicami planu;
- 2) dostępność komunikacyjna kołowa i piesza terenów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, na zasadach określonych dla dróg: KDL.1, KDL.2 i terenu KS, odpowiednio w: § 13 ust. 3, § 14 ust. 3 i § 15 ust. 4, alternatywnie ust. 7.

§ 13. 1. Tereny oznaczone na rysunku planu symbolami: KDL.1₁, o powierzchni około 0,0015 ha i KDL.1₃, o powierzchni około 0,234 ha, określone granicami planu i liniami rozgraniczającymi, przeznacza się pod części drogi publicznej lokalnej – KDL.1, o której mowa w § 4 ust 2 pkt 2.

2. Zasady i parametry zagospodarowania terenów: KDL.1₁ i KDL.1₃:

- 1) należy zagospodarować łącznie z terenem [KDL.1₂], o którym mowa w § 12 ust. 1 pkt 2 lit. a, jako teren KDL.1;
- 2) szerokość w liniach rozgraniczających drogę KDL.1 – nie mniejsza niż 12 m, jak na rysunku planu;
- 3) jezdnia – o szerokości nie mniejszej niż 7 m;
- 4) dopuszcza się dodatkowe pasy ruchu wynikające z potrzeb organizacji ruchu drogowego;
- 5) chodniki – co najmniej jednostronny;
- 6) dopuszcza się ścieżkę rowerową;
- 7) dopuszcza się miejsca do parkowania;
- 8) dopuszcza się sieci infrastruktury i uzbrojenia terenu nie związane z drogą – poza jezdnią;

- 9) teren niezainwestowany należy zagospodarować pod zieleń przydrożną urządzoną;
- 10) dopuszcza się wyłącznie nośniki reklamowe zintegrowane z miejskim systemem informacji wizualnej lub systemem oświetlenia wzdłuż dróg publicznych;
- 11) tereny: KDL.1₁ i KDL.1₃ należy zagospodarować łącznie z terenem [KDL.1₂] jako jedną działkę budowlaną.

3. Zasady powiązań komunikacyjnych: dostępność komunikacyjna kołowa i piesza – z drogi publicznej lokalnej KDL.2, z publicznych ulic: 3KDL, Chłopickiego, z drogi publicznej KDZ poprzez układy dróg publicznych znajdujących się poza granicami planu, w tym poprzez zjazdy publiczne jednokierunkowe, o których mowa w § 7 pkt 2 lit. b i c, będące poza wschodnią granicą planu.

§ 14. 1. Tereny oznaczone na rysunku planu symbolami: KDL.2₁, o powierzchni około 0,054 ha i KDL.2₃, o powierzchni około 0,074 ha, określone granicami planu i liniami rozgraniczającymi, przeznacza się pod części drogi publicznej lokalnej – KDL.2, o której mowa w § 4 ust 2 pkt 3.

2. Zasady i parametry zagospodarowania terenów: KDL.2₁ i KDL.2₃:

- 1) należy zagospodarować łącznie z terenem [KDL.2₂], o którym mowa w § 12 ust. 1 pkt 2 lit. b, jako teren KDL.2
- 2) szerokość w liniach rozgraniczających drogę KDL.2 – nie mniejsza niż 12 m, z poszerzeniem w rejonie skrzyżowania z drogą KDL.1, jak na rysunku planu;
- 3) jezdnia – o szerokości nie mniejszej niż 7 m;
- 4) dopuszcza się dodatkowe pasy ruchu wynikające z potrzeb organizacji ruchu drogowego;
- 5) chodniki – co najmniej jednostronny;
- 6) dopuszcza się ścieżkę rowerową;
- 7) dopuszcza się miejsca do parkowania;
- 8) dopuszcza się sieci infrastruktury i uzbrojenia terenu nie związane z drogą – poza jezdnią;
- 9) teren niezainwestowany należy zagospodarować pod zieleń przydrożną urządzoną;
- 10) dopuszcza się wyłącznie nośniki reklamowe zintegrowane z miejskim systemem informacji wizualnej lub systemem oświetlenia wzdłuż dróg publicznych;
- 11) w zagospodarowaniu terenu [KL₂] należy uwzględnić elementy konstrukcyjne wiaduktu – filary wiaduktu;
- 12) tereny: KDL.2₁ i KDL.2₃ należy zagospodarować łącznie z terenem [KDL.2₂], jako jedną działkę budowlaną.

3. Zasady powiązań komunikacyjnych: dostępność komunikacyjna kołowa i piesza – z drogi publicznej lokalnej KDL.1, z drogi publicznej 4KDL, z drogi publicznej KDZ poprzez układy dróg publicznych znajdujących się poza granicami planu, w tym poprzez zjazdy publiczne jednokierunkowe, o których mowa w § 7 pkt 2 lit. b i c, będące poza wschodnią granicą planu.

§ 15. 1. Tereny oznaczone na rysunku planu symbolami: KS₁, o powierzchni około 0,145 ha określony liniami rozgraniczającymi i KS₃, o powierzchni około 0,193 ha, określony liniami rozgraniczającymi i granicami planu, przeznacza się pod części dworca autobusowego komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów, alternatywnie pod części parkingu wraz z budynkiem usług nieuciążliwych – KS, o którym mowa w § 4 ust 2 pkt 4.

2. Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenów KS₁ i KS₃:

- 1) należy zagospodarować łącznie z terenem [KS₂], o którym mowa w § 12 ust. 1 pkt 2 lit. c, jako teren KS;
- 2) nieprzekraczalne linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu, przy czym ustalenia tego nie stosuje się do infrastruktury technicznej i wiat peronowych;
- 3) powierzchnia zabudowy – nie większa niż 10 % powierzchni działki budowlanej;

- 4) intensywność zabudowy – nie mniejsza niż 0,02 i nie większa niż 0,2 w stosunku do powierzchni działki budowlanej;
- 5) powierzchnia terenu biologicznie czynnego – nie mniejsza niż 1 % powierzchni działki budowlanej;
- 6) maksymalna wysokość zabudowy – nie większa niż 15 m, przy czym ustalenia tego nie stosuje się do inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej;
- 7) gabaryty obiektów: wysokość budynku, mierzona od poziomu terenu przed głównym wejściem do budynku do górnej krawędzi elewacji – nie większa niż 12 m;
- 8) dachy:
 - a) dach lub stropodach płaski, o nachyleniu połaci nie większym niż 10°,
 - b) pokrycie dachu w odcieniach kolorów: szarego i czarnego,
 - c) dopuszcza się sytuowanie instalacji fotowoltaicznej;
- 9) elewacje:
 - a) okładziny elewacyjne z materiałów o wysokim standardzie i wysokich walorach estetycznych, kolorem nawiązujące do znajdującego się w sąsiedztwie budynku Galerii Rzeszów,
 - b) dopuszcza się przeszklenia na powierzchni nie większej niż 60 % powierzchni elewacji,
 - c) dopuszcza się sytuowanie instalacji fotowoltaicznej,
 - d) dopuszcza się lokalizację znaków informacji wizualnej, w szczególności szyldu umieszczonego na elewacji budynku, o powierzchni nie przekraczającej 10 % powierzchni elewacji;
- 10) na terenie KS należy:
 - a) wyznaczyć stanowiska przyjazdowe, odjazdowe i postojowe dla autobusów oraz perony dla pasażerów;
 - b) na peronach dla pasażerów stosować wiaty z materiałów przezroczystych,
 - c) zapewnić rozdział ruchu pieszego od ruchu autobusowego i odpowiednie wymagania osób niepełnosprawnych;
- 11) w zagospodarowaniu terenu [KS₂] należy uwzględnić elementy konstrukcyjne wiaduktu – przyczółek, schody i filary wiaduktu;
- 12) tereny: KS₁ i KS₃ należy zagospodarować łącznie z terenem [KS₂] jako przestrzeń ogólnodostępną;
- 13) front działki – od dróg: KDL.1 lub KDL.2;

3. Zasady kształtowania działek budowlanych:

Tereny: KS₁ i KS₃ należy zagospodarować łącznie z terenem [KS₂] jako jedną działkę budowlaną, przy czym dopuszcza się wydzielenie działek, o których mowa w § 5 ust. 2.

4. Zasady obsługi komunikacyjnej:

- 1) dostępność komunikacyjna kołowa i piesza: z drogi KDL.1 lub drogi KDL.2;
- 2) miejsca do parkowania – lokalizowane na własnej działce: na terenie lub podziemne; dopuszcza się miejsca do parkowania w liniach rozgraniczających drogi: KDL.1 i KDL.2;
- 3) liczba miejsc do parkowania – nie mniejsza niż 7.

5. Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu parkingu wraz z budynkiem usług nieuciążliwych:

- 1) obowiązują ustalenia ust. 2 pkt 1-9, 11 i 13;
- 2) parking w poziomie terenu – nie więcej niż 150 stanowisk dla samochodów osobowych, z obowiązkiem nasadzenia drzew ozdobnych w ilości nie mniejszej niż 1 drzewo na 5 stanowisk parkingowych;
- 3) dopuszcza się parking podziemny.

6. Zasady kształtowania działek budowlanych: według ustaleń ust. 3.

7. Zasady obsługi komunikacyjnej: według ustaleń ust. 4 pkt 1.

Rozdział 3. PRZEPISY ZMIENIAJĄCE

§ 16. 1. W uchwale Nr LXII/211/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 5 września 2006 r. w sprawie uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Plan obejmuje obszar o powierzchni ok. 7,21 ha, położony w centrum miasta, w rejonie al. Ciepłińskiego i al. Piłsudskiego w Rzeszowie.”

2) w § 3 w ust.1:

a) uchyla się pkt 3,

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem **KDZ**, o łącznej powierzchni ok. 2,29 ha, pod drogi publiczne zbiorcze;”

c) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem **KDL**, o łącznej powierzchni ok. 1,25 ha, pod drogi publiczne lokalne;”

3) w § 6:

a) w ust. 3 w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w poziomie parteru i I piętra wzdłuż dróg publicznych zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolami: **1KDZ** i **2KDZ** oraz od drogi publicznej lokalnej wyznaczonej w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 uchwalonym uchwałą Nr L/1097/2017 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 października 2017 r., oznaczonej na rysunku tego planu symbolami: **KDL.2₁**, [**KDL.2₂**] i **KDL.2₃** (**KDL.2**);”

b) w ust. 4 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) dopuszcza się podjazd do hotelu, z przekroczeniem ciągu pieszego wzdłuż południowej linii zabudowy, w rejonie skrzyżowania dróg publicznych lokalnych wyznaczonych w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 uchwalonym uchwałą Nr L/1097/2017 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 października 2017 r., oznaczonych na rysunku tego planu symbolami: **KDL.1₁**, [**KDL.1₂**], **KDL.1₃** (**KDL.1**) i **KDL.2₁**, [**KDL.2₂**], **KDL.2₃** (**KDL.2**);”

4) uchyla się § 9;

5) w § 10:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Teren oznaczony na rysunku planu symbolem **1KDZ**, o powierzchni ok. 1,65 ha, określony liniami rozgraniczającymi i granicą planu, przeznacza się pod drogę publiczną zbiorczą zlokalizowaną w części na wiadukcie, a także pod drogi publiczne jednokierunkowe usytuowane obustronnie, stanowiące zjazd i wjazd na drogę zbiorczą, usługi komercyjne, w szczególności hotelowe, kultury, administracji oraz obiekty handlowe, w tym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² oraz pod urządzenia infrastruktury technicznej, z uwzględnieniem następujących zasad:”

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) dopuszcza się podjazd do hotelu, usytuowanego na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem **UC/MZ-K**, z przekroczeniem ciągu pieszego wzdłuż południowej linii zabudowy, z jednokierunkowego zjazdu z drogi publicznej zbiorczej oznaczonej na rysunku planu symbolem **1KDZ** w rejonie skrzyżowania dróg publicznych lokalnych wyznaczonych w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 uchwalonym uchwałą Nr L/1097/2017 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 października 2017 r., oznaczonych na rysunku tego planu symbolami: **KDL.1₁**, [**KDL.1₂**], **KDL.1₃** (**KDL.1**) i **KDL.2₁**, [**KDL.2₂**], **KDL.2₃** (**KDL.2**);”

c) uchyla się pkt 11,

d) pkt 17 otrzymuje brzmienie:

„17) dostępność komunikacyjna – ze skrzyżowania dróg publicznych zbiorczych oznaczonych na rysunku planu symbolami 1KDZ i 2KDZ i z drogi publicznej lokalnej wyznaczonej w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 uchwalonym uchwałą Nr L/1097/2017 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 października 2017 r., oznaczonej na rysunku tego planu symbolami: KDL.2₁, [KDL.2₂] i KDL.2₃ (KDL.2);”

6) § 12:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Tereny oznaczone na rysunku planu symbolem **3KDL**, o powierzchni ok. 1,20 ha, wyznaczone liniami rozgraniczającymi i granicą planu, przeznacza się pod drogę publiczną lokalną, a także urządzenia infrastruktury technicznej, z uwzględnieniem następujących zasad:”

b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) dostępność komunikacyjna – z drogi publicznej lokalnej wyznaczonej w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 uchwalonym uchwałą Nr L/1097/2017 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 października 2017 r., oznaczonej na rysunku tego planu symbolami: KDL.2₁, [KDL.2₂] i KDL.2₃ (KDL.2), drogi publicznej dojazdowej oznaczonej na rysunku planu symbolem **5KDD**, z ul. Grottgiera;”

c) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) nad drogą publiczną lokalną oznaczoną na rysunku planu symbolem **3KDL** wiadukt w ciągu drogi publicznej zbiorczej oznaczonej na rysunku planu symbolem **2KDZ**;”

7) w § 13:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Tereny oznaczone na rysunku planu symbolem **4KDL**, o powierzchni ok. 0,046 ha, wyznaczone liniami rozgraniczającymi i granicą planu, przeznacza się pod drogę publiczną lokalną, a także urządzenia infrastruktury technicznej, z uwzględnieniem następujących zasad:”

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) dostępność komunikacyjna – z drogi publicznej lokalnej wyznaczonej w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 uchwalonym uchwałą Nr L/1097/2017 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 października 2017 r., oznaczonej na rysunku tego planu symbolami: KDL.2₁, [KDL.2₂] i KDL.2₃ (KDL.2) drogi publicznej dojazdowej oznaczonej na rysunku planu symbolem **5KDD** oraz od ul. ks. Jałowego;”

8) w § 25 uchyla się pkt 1.

Rozdział 4. PRZEPISY KOŃCOWE

§ 17. Wykonanie Uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Rzeszowa.

§ 18. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego.

Przewodniczący Rady Miasta
Rzeszowa

Andrzej Dec

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr L/1097/2017

RADY MIASTA RZESZOWA

z dnia 24 października 2017 r.

ROZSTRZYGNIECIE

o sposobie realizacji zapisanych w Miejsowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz o zasadach ich finansowania zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

1. Finansowanie zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej należących do zadań własnych gminy będzie odbywać się ze środków własnych gminy.

2. Źródłami finansowania inwestycji i zadań, o których mowa w ust. 1 będą również w zależności od potrzeb:

- a) środki Unii Europejskiej
- b) kredyt bankowy,
- c) emisja obligacji komunalnych,
- d) środki prywatne.

3. Nakłady ponoszone na realizację ww. inwestycji będą odpowiednio zagwarantowane w wieloletnim planie inwestycyjnym oraz w budżecie miasta, z uwzględnieniem wykorzystania ewentualnych środków pozabudżetowych.

Koszty realizacji inwestycji ponoszone będą etapowo w latach 2017-2030.

Uzasadnienie

**do uchwały Nr L/1097/2017 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 października 2017 r.
w sprawie uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego
Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie**

Przystąpienie do sporządzenia projektu planu Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie **nastąpiło w oparciu o uchwałę Nr XXXIV/707/2016 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 22 listopada 2016 r.**

Uchwałą o przystąpieniu do sporządzenia planu został objęty obszar o powierzchni około 1,1 ha, położony w śródmieściu na osiedlu Pułaskiego w rejonie Wiaduktu Śląskiego i ulic: Borelowskiego, Kasprowicza i Towarnickiego w Rzeszowie.

Teren objęty opracowywanym projektem planu stanowi fragment Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Cieplińskiego w Rzeszowie uchwalonego uchwałą Nr LXII/211/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 5 września 2006 r., z późn. zm.

Na tym fragmencie planu Nr 75/5/2004 przewidziano następujące przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami:

1KDZ – pod drogę publiczną zbiorczą,

3KDL, 4KDL – pod drogi publiczne lokalne,

KS – pod parking, w poziomie terenu na nie więcej niż 150 stanowisk postojowych dla samochodów osobowych oraz obiekt usług komercyjnych o powierzchni zabudowy nie większej niż 120 m² i wysokości budynku łącznie z dachem nie większej niż 6,5 m.

W przepisach przejściowych i końcowych planu ustalono, że tereny KS, do czasu zagospodarowania zgodnie z przeznaczeniem – pod parking – przeznaczają się pod podmiejski dworzec autobusowy, pozostawiając na jego terenie obiekt usług komercyjnych o parametrach jak wyżej.

Obecnie na terenie KS funkcjonuje dworzec autobusowy komunikacji lokalnej pozostający w gestii Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Z wnioskiem o zmianę Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Cieplińskiego w Rzeszowie wystąpił Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, ponieważ, w oparciu o ustalenia powyższego planu (ustalony obiekt usług komercyjnych, I kondygnacja), nie mógł uzyskać pozwolenia na budowę nowego dworca komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów (obiekt publiczny, II kondygnacja), który zamierza realizować w latach 2017 – 2018 w ramach projektu „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie” z dofinansowaniem Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 – 2020.

Miejskowy plan jest sporządzany w celu umożliwienia realizacji autobusowego dworca komunikacji lokalnej. W projekcie planu uwzględniono wniosek ZTM.

W projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie przyjęto ustalenia dotyczące przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami:

1) KDZ, o powierzchni około 0,399 ha, pod drogę publiczną zbiorczą;

2) KDL.1₁ i KDL.1₃, o łącznej powierzchni około 0,299 ha, łącznie z terenem wydzielonym [KDL.1₂], pod drogę publiczną lokalną KDL.1 (ul. Borelowskiego);

3) KDL.2₁ i KDL.2₃, o łącznej powierzchni około 0,176 ha, łącznie z terenem wydzielonym [KDL.2₂] pod drogę publiczną lokalną KDL.2 (ul. Towarnickiego);

4) KS₁ i KS₃, o łącznej powierzchni około 0,625 ha, łącznie z terenem wydzielonym [KS₂], pod dworzec autobusowy komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów, alternatywnie pod parking wraz budynkiem usług nieuciążliwych KS.

Tereny wydzielone:[KDL.1₂], [KDL.2₂] i [KS₂] znajdują się pod wiaduktem drogi KDZ, stanowią jej powierzchnię, są zagospodarowywane łącznie z odpowiednimi terenami będącymi poza wiaduktem.

W projekcie planu zostały uwzględnione wnioski Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Na całym obszarze objętym granicami planu, ustalono strefę ochrony konserwatorskiej stanowiska archeologicznego nr 17 (AZP103 – 76/56), wpisanego do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków miasta Rzeszowa.

Dla wyeksponowania obiektów zabytkowych znajdujących się na terenach sąsiadujących z obszarem planu, została odpowiednio ukształtowana linia zabudowy w części południowej terenu planu, pozwalająca na wgląd z drogi KDL.2 na willę przy ul. Kasprowicza 6 i dom mieszkalny przy ul. Towarnickiego 5. Zaproponowano także na terenie dworca autobusowego komunikacji lokalnej KS zastosowanie przezroczystych wiat na peronach dla podróżnych.

Przy realizacji dworca, najważniejszym elementem będzie budowa dworcowego pawilonu obsługi pasażerów, w którym, zgodnie z wnioskiem ZTM, znajdą się: poczekalnia dla pasażerów, kasy biletowe, pomieszczenia dla obsługi dworca, pomieszczenia socjalne dla kierowców autobusów, a także pomieszczenia techniczne dla potrzeb teleinformatycznej obsługi dworca.

Budynek dworca będzie obiektem nowoczesnym, energooszczędnym, w którym wykorzystane zostaną m.in. panele fotowoltaiczne, pompy ciepła.

Zostanie ułożona nowa nawierzchnia na terenie dworca, wybudowane nowe zadaszone perony wokół placu manewrowego.

Realizacja projektu spowoduje zmiany w zagospodarowaniu obecnego dworca.

Nastąpi likwidacja istniejącej poczekalni dworcowej znajdującej się w południowo-wschodnim rejonie placu.

Nowy budynek zostanie usytuowany w północno-wschodniej części placu dworcowego, w sąsiedztwie Galerii Rzeszów.

Narzucono wykończenie elewacji budynku okładzinami z materiałów o wysokim standardzie i wysokich walorach estetycznych, kolorem nawiązujące do Galerii Rzeszów, dopuszczono przeszklenia i sytuowanie instalacji fotowoltaicznej.

W celu ochrony krajobrazu, w projekcie planu dopuszczono tylko znaki informacji wizualnej, w szczególności szyldu umieszczonego na elewacji budynku, o powierzchni nie przekraczającej 10 % powierzchni elewacji.

W przypadku realizacji parkingu wraz z obiektem usługowym, w projekcie planu, przyjęto: nieprzekraczalne linie zabudowy, powierzchnię zabudowy, powierzchnię biologicznie czynną, intensywność zabudowy, maksymalną wysokość zabudowy, wysokość budynku usługowego, jego dach i elewacje jak dla budynku dworca. Określono maksymalną liczbę miejsc do parkowania w poziomie terenu – 150 stanowisk, z dopuszczeniem parkingu podziemnego.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, uchwalonym uchwałą Nr XXXVII/113/2000 z dnia 4 lipca 2000 r., z późn. zm., teren obszaru planu jest przeznaczony pod parkingi, dworce PKS, PKP.

Plan został opracowany przy uwzględnieniu wszystkich uwarunkowań występujących na terenie objętym jego granicami, a ustalenia projektu planu są zgodne ze Studium.

Projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie wraz z niezbędnymi dokumentami planistycznymi, w tym prognozą oddziaływania na środowisko oraz prognozą skutków finansowych, został opracowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1073) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. Nr 164 z 2003 r., poz. 1587).

W trakcie sporządzania projektu planu miejscowego przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania (ustaleń planu) na środowisko z zapewnieniem udziału społeczeństwa, stosownie do wymogów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz.1235, z późn. zm.).

Plan został sporządzony z dochowaniem obowiązujących procedur wynikających z ww. przepisów.

Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

W trakcie sporządzania projektu Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie, rozpatrywano kilka rozwiązań alternatywnych, w ramach opracowywanych koncepcji programowych i funkcjonalno-przestrzennych. Dotyczyły one rozwiązań szczegółowych dróg publicznych oraz zasad zagospodarowania i warunków zabudowy terenu. Wpływ na środowisko analizowanych rozwiązań alternatywnych nie różnił się w sposób istotny, ponieważ możliwość wariantowania ustaleń planu, mających istotny wpływ na środowisko, ograniczona była koniecznością uwzględnienia:

- ustaleń obowiązującego dokumentu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa, uchwalonego uchwałą Nr XXXVII/113/2000 z dnia 4 lipca 2000 r., z późn. zm., których stosownie do obowiązujących przepisów, plan nie może naruszać,
- kontynuacji istniejących i projektowanych w planach miejscowych przebiegów ciągów komunikacji miejskiej i infrastruktury technicznej,
- warunków terenowych i istniejącego zagospodarowania terenu.

Wybrany został optymalny wariant projektu planu, uwzględniający wszystkie uwarunkowania występujące w jego granicach, co potwierdza sporządzona prognoza oddziaływania na środowisko.

Projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie został opracowany przez zespół projektowy Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa.

Sposób przeprowadzenia procedury i strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Informacje dotyczące udziału społeczeństwa w procedurze sporządzania planu

Prezydent Miasta Rzeszowa, w dniu 12 stycznia 2017 r., ogłosił o przystąpieniu do sporządzenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie – poprzez ogłoszenie w prasie miejscowej – Gazeta Codzienna „Nowiny”, obwieszczenie na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta Rzeszowa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) na stronie internetowej Urzędu. W obwieszczeniu i ogłoszeniu podano termin i zasady składania wniosków do projektu planu, (termin składania wniosków wyznaczono od dnia 12 stycznia 2017 r. do dnia 3 lutego 2017 r.).

Po ogłoszeniu o przystąpieniu do sporządzenia planu, w wyznaczonym terminie składania wniosków, tj. od 12 stycznia 2017 r. do 3 lutego 2017 r., osoby prywatne nie złożyły wniosków do projektu Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 288/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie, o których mowa w art. 17 pkt 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Do projektu planu została sporządzona prognoza oddziaływania na środowisko.

Przy opracowywaniu Prognozy uwzględniono m.in. informacje zawarte w opracowaniu ekofizjograficznym, przygotowanym na potrzeby niniejszego projektu planu oraz uzgodniony zakres prognozy z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Rzeszowie.

Obszar projektu planu położony jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. W jego granicach nie zostały udokumentowane żadne surowce naturalne. Nie występują tu okazy przyrody uznane za pomniki przyrody. Nie ma chronionych gatunków roślin i siedlisk. Obszar planu zlokalizowany jest w znacznej odległości od terenów chronionych z uwagi na wartości przyrodnicze znajdujące się w granicach miasta.

Sposób zagospodarowania i użytkowania terenów objętych projektem planu nie spowoduje żadnych zmian i nie będzie mieć wpływu na wartości przyrodnicze terenów chronionych w myśl ustawy o ochronie przyrody.

Przyjęte w projekcie planu rozwiązania, w aspekcie ich wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym minimalizowania negatywnych skutków jego realizacji, oceniono pozytywnie. Ustalenia projektu planu w pełni uwzględniają zalecenia zawarte w Prognozie.

Na posiedzeniu w dniu 22 czerwca 2017 r. Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna pozytywnie, zaopiniowała projekt planu. W lipcu 2017 r. Prezydent Miasta Rzeszowa wystąpił do właściwych instytucji i organów o zaopiniowanie i uzgodnienie projektu planu. Projekt planu uzyskał pozytywne wymagane opinie i uzgodnienia.

Następnie projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, został wyłożony do publicznego wglądu w siedzibie Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa przy ul. Słowackiego 9 w Rzeszowie, w dniach od 17 sierpnia do 14 września 2017 r. Ogłoszenie i obwieszczenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o terminie wyłożenia do publicznego wglądu projektu planu i Prognozy oraz o terminie dyskusji publicznej ukazało się dnia 8 sierpnia 2017 r. w Gazecie Codziennej „Nowiny”, na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta Rzeszowa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) na stronie internetowej Urzędu. Określono zasady składania uwag. Termin składania uwag wyznaczono do dnia 28 września 2017 r. W trakcie wyłożenia, w dniu 22 września 2017 r., odbyła się dyskusja publiczna nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu.

Do projektu planu i do prognozy oddziaływania na środowisko, w terminie przewidzianym ustawą, nie krótszym niż 14 dni od dnia zakończenia okresu wyłożenia projektu planu, tj. od dnia 17 sierpnia do 28 września 2017 r., nie wpłynęły uwagi dotyczące przyjętych rozwiązań.

W procedurze sporządzenia planu, w ramach przeprowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, został zapewniony udział społeczeństwa w zakresie wymaganym obowiązującymi przepisami 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.

W opracowanej Prognozie skutków finansowych uchwalenia planu, koszty inwestycji w granicach planu, w przypadku realizacji przeznaczeniu terenu KS – pod dworzec autobusowy komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów, zostały oszacowane na około 13 177 tys. zł, bez podatku VAT. Ponadto, koszty inwestycji poza granicami planu (parkingu Kiss & Ride, stanowisk dla rowerów) oraz koszty integracji dworca z Inteligentnym Systemem Transportowym Rzeszowa szacuje się na około 3,6 mln zł, bez podatku VAT. Kwota dofinansowania całego projektu z UE wynosi około 70%.

W przypadku realizacji alternatywnego przeznaczenia terenu KS – pod parking w poziomie terenu wraz z obiektem usług nieuciążliwych (wybudowanym przez podmiot zewnętrzny) wydatki miasta na urządzenie parkingu w poziomie terenu wyniosłyby około 2 514 tys. zł, bez podatku VAT. Wpływy z podatku od nieruchomości od powierzchni użytkowej związanej z działalnością gospodarczą w ciągu 10 lat prowadzenia tej działalności wyniosłyby około 191 tys. zł. Koszt budowy parkingu dwupoziomowego oszacowano na 7,7 mln zł, bez podatku VAT.

Realizacja na terenie KS – parkingu będzie możliwa po zmianie lokalizacji autobusowego dworca lokalnego, np. do Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK) w rejonie dworca głównego PKP.

Po wyczerpaniu procedury formalno-prawnej opracowania planu miejscowego zasadnym jest przedstawienie projektu planu do uchwalenia, Radzie Miasta Rzeszowa.

Uzasadnienie do projektu Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 188/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie

sporządzone na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2017 r., poz.1073)

Informacja dotycząca procedury planistycznej, w tym sposobu realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12 oraz art. 1 ust. 3 ustawy.

art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12

Zagadnienia, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12 ustawy, dotyczące udziału społeczeństwa i zachowania jawności procedur, uwzględniono przy sporządzaniu projektu planu w zakresie wynikającym z przepisów art. 17 ustawy, określających procedurę planistyczną oraz w zakresie wynikającym z przepisów 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, dotyczących sposobu przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zapewniono udział społeczeństwa w pracach nad projektem planu, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, z zachowaniem jawności i przejrzystości procedur planistycznych.

Prezydent Miasta Rzeszowa, w dniu 12 stycznia 2017 r., ogłosił o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 188/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie – poprzez ogłoszenie w prasie miejscowej – Gazeta Codzienna „Nowiny”, przez obwieszczenie na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta Rzeszowa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) na stronie internetowej Urzędu. W obwieszczeniu i ogłoszeniu podano termin i zasady składania wniosków do projektu planu, (termin składania wniosków wyznaczono od dnia 12 stycznia 2017 r. do dnia 3 lutego 2017 r.). Po ogłoszeniu o przystąpieniu do sporządzenia planu, w wyznaczonym terminie, osoby zainteresowane nie złożyły żadnych wniosków do projektu planu.

Wszystkie wnioski od instytucji i organów zostały przeanalizowane i wzięte pod uwagę w trakcie sporządzania projektu planu. Zainteresowani byli na bieżąco informowani o postępach w opracowaniu projektu.

Projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 188/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie został opracowany przez zespół projektowy Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa.

Projekt planu został sporządzony wraz z prognozą oddziaływania ustaleń projektu planu na środowisko. Zakres prognozy uzgodniono z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Rzeszowie i Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Rzeszowie. Przy opracowaniu prognozy uwzględniono m.in. informacje zawarte w opracowaniu ekofizjograficznym, przygotowanym na potrzeby projektu planu.

W projekcie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 188/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie przyjęto ustalenia dotyczące przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami:

- 1) KDZ, o powierzchni około 0,399 ha, pod drogę publiczną zbiorczą;
- 2) KDL.1₁ i KDL.1₃ o łącznej powierzchni około 0,236 ha, pod drogę publiczną lokalną KDL.1;
- 3) KDL.2₁ i KDL.2₃, o łącznej powierzchni około 0,128 ha, pod drogę publiczną lokalną KDL.2;
- 4) KS₁ i KS₃, o łącznej powierzchni około 0,337 ha, pod dworzec autobusowy komunikacji lokalnej, alternatywnie pod parking KS.

W granicach terenu KDZ wydzielono liniami podziału wewnętrznego tereny pod wiaduktem drogi KDZ oznaczone symbolami:

- 1) [KDL.1₂], o powierzchni około 0,063 ha – pod drogę publiczną lokalną KDL.1;
- 2) [KDL.2₂], o powierzchni około 0,048 ha – pod drogę publiczną lokalną KDL.2;
- 3) [KS₂], o powierzchni około 0,288 ha – pod dworzec autobusowy komunikacji lokalnej, alternatywnie pod parking KS.

Ustalono, że tereny pod wiaduktem należy zagospodarowywać łącznie z odpowiednimi terenami będącymi poza wiaduktem, zatem:

- 1) tereny KDL.1₁ i KDL.1₃ należy zagospodarować łącznie z terenem [KDL.1₂], jako jedną działkę budowlaną stanowiącą drogę KDL.1;
- 2) tereny KDL.2₁ i KDL.2₃ należy zagospodarować łącznie z terenem [KDL.1₂], jako jedną działkę budowlaną stanowiącą drogę KDL.2;
- 3) tereny KS₁ i KS₃ należy zagospodarować łącznie z terenem [KS₂], jako jedną działkę budowlaną stanowiącą dworzec autobusowy komunikacji lokalnej, alternatywnie parking KS.

Na posiedzeniu w dniu 22 czerwca 2017 r. Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna pozytywnie, zaopiniowała projekt planu. W lipcu 2017 r. Prezydent Miasta Rzeszowa wystąpił do właściwych instytucji i organów o zaopiniowanie i uzgodnienie projektu planu. Projekt planu uzyskał pozytywne wymagane opinie i uzgodnienia. Następnie projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, został wyłożony do publicznego wglądu w siedzibie Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa przy ul. Słowackiego 9 w Rzeszowie, w dniach od 17 sierpnia do 14 września 2017 r. Ogłoszenie i obwieszczenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o terminie wyłożenia do publicznego wglądu projektu planu i prognozy oraz o terminie dyskusji publicznej ukazało się w dniu 8 sierpnia 2017 r. w Gazecie Codziennej „Nowiny”, na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta Rzeszowa, a także w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) na stronie internetowej Urzędu. Określono zasady składania uwag. Termin składania uwag wyznaczono do dnia 28 września 2017 r. W trakcie wyłożenia, w dniu 22 sierpnia 2017 r., odbyła się dyskusja publiczna nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu. Do projektu Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 188/11/2016 w rejonie ul. Borelowskiego, ul. Kasprowicza i ul. Towarnickiego w Rzeszowie, w terminie przewidzianym ustawą, nie krótszym niż 14 dni od dnia zakończenia okresu wyłożenia projektu planu, tj. do dnia 28 września 2017 r., nie wpłynęły uwagi dotyczące przyjętych w nim rozwiązań i ustaleń planu.

art. 1 ust.3

Przy ustalaniu przeznaczenia terenu nie zachodziła konieczność wzięcia interesu publicznego i prywatnego.

W granicach obszaru projektu planu z reguły występuje własność osób prywatnych. Tylko niewielka część działki nr 556/1 (85 m²), położona przy torach kolejowych pod Wiaduktem Śląskim stanowi własność prywatną oraz mała działka nr 564/2, o powierzchni około 52 m², przy południowej granicy planu, jest własnością podmiotu gospodarczego. Poza tymi działkami, teren (98,8 %) stanowi własność Gminy Miasto Rzeszów. Priorytetem projektu planu jest umożliwienie realizacji dworca autobusowego komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów. W projekcie planu uwzględniono interesy publiczne, które dotyczyły realizacji dróg publicznych i dworca autobusowego komunikacji lokalnej, alternatywnie parkingu.

Informacja dotycząca rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych projektu planu, w tym sposobu realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2 pkt 1-10 i 13, ust. 3 i ust. 4 ustawy.

Zagadnienia, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 1-10 i 13 ustawy, uwzględniono w projekcie planu, w zakresie wymaganych dla ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, stosownie do przepisów art. 15 ust 2 ustawy, który określa obowiązkowy zakres ustaleń planu miejscowego oraz art. 15 ust. 3 ustawy, który określa dopuszczalny zakres ustaleń planu, w zależności od potrzeb.

Zagadnienia te uwzględniono stosownie do występujących uwarunkowań mających wpływ na zagospodarowanie terenów objętych projektem planu, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia ładu przestrzennego oraz z uwzględnieniem wymagań urbanistyki i architektury.

Projekt planu obejmuje obszar o powierzchni około 1,1 ha, położony na osiedlu Pułaskiego w rejonie Wiaduktu Śląskiego i ulic: Borelowskiego, Kasprowicza i Towarnickiego.

Teren objęty opracowywanym projektem planu stanowi fragment Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie uchwalonego uchwałą Nr LXII/211/2006 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 5 września 2006 r., z późn. zm. Na tym fragmencie planu przewidziano następujące przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami:

1KDZ – pod drogę publiczną zbiorczą,

3KDL, 4KDL – pod drogi publiczne lokalne,

KS – pod parking, w poziomie terenu oraz obiekt usług komercyjnych, a także infrastrukturę techniczną.

Określono zasady zagospodarowania oraz zasady zabudowy i kształtowania formy architektonicznej terenu KS, między innymi, liczbę – 150 stanowisk postojowych dla samochodów osobowych, z dopuszczeniem przeznaczenia części terenu KS pod obiekt usług komercyjnych, z ograniczeniem powierzchni jego zabudowy do 120 m², z dopuszczeniem antresoli o powierzchni nie większej niż 50 % powierzchni parteru i wysokości zabudowy parterowego obiektu usług komercyjnych, łącznie z dachem – nie większej niż 6,5 m.

W przepisach przejściowych i końcowych planu ustalono, że tereny KS, do czasu zagospodarowania zgodnie z przeznaczeniem – pod parking – przeznacza się pod podmiejski dworzec autobusowy. Sposoby urządzania i użytkowania terenów KS (dworca autobusowego) według zasad zagospodarowania terenu oraz zasad zabudowy i kształtowania formy architektonicznej określonych jak dla parkingu oraz obiektu usług komercyjnych.

Obecnie na terenie KS funkcjonuje dworzec autobusowy komunikacji lokalnej pozostający w gestii Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Wjazd i wyjazd na plac dworcowy odbywa się z ul. Towarnickiego: wjazd znajduje się w północno-wschodnim narożniku, wyjazd w narożniku południowo-wschodnim.

Przy wysepkach, gdzie usytuowane są filary wiaduktu, znajdują się obustronne stanowiska odjazdowe dla autobusów. Miejsca oczekiwania podróżnych są zadaszone, wyposażone w ławki do siedzenia oraz rozkłady odjazdów autobusów.

Autobusy oczekujące na podjazd na stanowiska odjazdowe usytuowane są na obwodzie placu przy ul. Towarnickiego i Borelowskiego.

W południowo-wschodnim narożniku placu dworcowego, w niewielkim budynku przy ul. Towarnickiego znajduje się poczekalnia Dworca Lokalnego czynna w godzinach od 5.00 do 24.00. Wejście do poczekalni usytuowane jest od strony placu dworcowego, elewacja od ul. Towarnickiego nie posiada okien.

Toalety mieszczą się w przyczółku wiaduktu, przy ul. Borelowskiego.

Wzdłuż południowo-zachodniej granicy planu przebiega chodnik łączący ul. Borelowskiego i Towarnickiego.

Ponad Dworcem Lokalnym na Wiadukcie Śląskim przebiega ulica klasy G (droga główna), kategorii powiatowej o czterech pasmach ruchu (po 2 w każdym kierunku). Po obu stronach jezdni usytuowane są chodniki oddzielone od niej metalowymi barierami. W mpzp Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy ul. Ciepłińskiego w Rzeszowie została ustalona jako droga klasy Z (droga zbiorcza). W południowo-zachodniej części, z wiaduktu możliwe jest zejście na poziom terenu dworca schodami, natomiast w części wschodniej (poza granicami opracowania planu) – schodami oraz windą. Pod wiaduktem, przy wschodnim przyczółku (już poza granicami planu), poza ścieżką rowerową i chodnikiem biegnącymi wzdłuż ul. Towarnickiego parkują samochody osobowe.

Znajdujące się w granicach opracowania ulice Borelowskiego i Towarnickiego przebiegające częściowo pod wiaduktem, są drogami powiatowymi; klasy Z (drogi zbiorcze), o szerokości jezdni wynoszącej 7 m. W mpzp Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy ul. Ciepłińskiego w Rzeszowie zostały ustalone jako drogi klasy L (drogi lokalne).

Ulica Towarnickiego przebiegająca po wschodniej stronie placu dworcowego wyposażona jest w obustronne chodniki, a pod wiaduktem i dalej do ul. Borelowskiego również w ścieżkę rowerową biegnącą wzdłuż wschodniej strony jezdni, przechodzącą na północną stronę ul. Borelowskiego, łączącą się ze ścieżką rowerową wzdłuż ul. Czarnieckiego.

Na ulicy Borelowskiego, po stronie południowo-zachodniej są usytuowane płatne miejsca parkingowe: prostopadłe, bądź równoległe do jezdni. Poza miejscami parkingowymi przebiega chodnik o szerokości 1,5 m oraz pas zieleni oddzielający teren dworca od ulicy. Po stronie północno-zachodniej ulica graniczy z linią kolejową Rzeszów – Jasło i nie posiada chodnika niemal do skrzyżowania z ul. Towarnickiego.

Po stronie południowo-zachodniej, teren opracowania planu graniczy z zabudową usługową przy ul. Kasprowicza. Na terenie tym znajdują się dwa obiekty zabytkowe: willa, ul. Kasprowicza 6, murowana, z początku XX w. i dom mieszkalny, ul. Towarnickiego 5, z końca XIX w. oraz dwa nowe budynki usługowe:

sklep „Żabka” i cukiernia. W obydwu budynkach zabytkowych i cukierni, w elewacjach od strony placu dworcowego znajdują się okna oraz wejścia.

Z wnioskiem o zmianę Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepłińskiego w Rzeszowie wystąpił Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, ponieważ, w oparciu o ustalenia powyższego planu (ustalony obiekt usług komercyjnych, I kondygnacja), nie mógł uzyskać pozwolenia na budowę nowego dworca komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów (obiekt publiczny, II kondygnacje), który zamierza realizować w latach 2017 – 2018 w ramach projektu „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie” z dofinansowaniem Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 – 2020.

art. 1 ust.2 pkt 1 i 2

W projekcie planu uwzględniono wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury poprzez przeznaczenie terenu: pod drogę publiczną zbiorczą, drogi publiczne lokalne, pod dworzec autobusowy komunikacji lokalnej, alternatywnie pod parking.

W projekcie planu uwzględniono walory architektoniczne i krajobrazowe poprzez ustalenie zasad zabudowy, z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania, wniosków do planu, a także polityki przestrzennej miasta.

Dla terenu przeznaczonego pod zabudowę ustalono parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu, w tym linii zabudowy, wielkości powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki, udziału powierzchni biologicznie czynnej, gabarytów i wysokości zabudowy oraz geometrii dachu.

W wyniku realizacji planu nastąpi uporządkowanie terenu oznaczonego symbolami: KS₁, [KS₂] i KS₃ (teren KS).

W przypadku realizacji dworca autobusowego komunikacji lokalnej, w projekcie planu określono zasady kształtowania bryły budynku dworca, z uwzględnieniem wniosku Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

Przy realizacji dworca, najważniejszym elementem będzie budowa dworcowego pawilonu obsługi pasażerów, w którym znajdą się: poczekalnia dla pasażerów, kasy biletowe, pomieszczenia dla obsługi dworca, pomieszczenia socjalne dla kierowców autobusów, a także pomieszczenia techniczne dla potrzeb teleinformatycznej obsługi dworca. Budynek dworca będzie obiektem nowoczesnym, energooszczędnym, w którym wykorzystane zostaną m.in. panele fotowoltaiczne, pompy ciepła. Zostanie ułożona nowa nawierzchnia na terenie dworca, wybudowane nowe zadaszone perony wokół placu manewrowego. Ze względu na szczupłość terenu dworca, dopuszczono miejsca do parkowania również w liniach rozgraniczających dróg publicznych lokalnych: KDL.1 i KDL.2.

Realizacja projektu spowoduje zmiany w krajobrazie. Nastąpi likwidacja istniejącej poczekalni dworcowej znajdującej się w południowo-wschodnim rejonie placu dworcowego. Nowy budynek zostanie usytuowany w północno-wschodniej części placu dworcowego, w sąsiedztwie Galerii Rzeszów.

Narzucono wykończenie elewacji budynku okładzinami z materiałów o wysokim standardzie i wysokich walorach estetycznych, kolorem nawiązujące do Galerii Rzeszów, dopuszczono przeszklenia i sytuowanie instalacji fotowoltaicznej.

W celu ochrony krajobrazu, w projekcie planu dopuszczono tylko znaki informacji wizualnej, w szczególności szyldu umieszczonego na elewacji budynku, o powierzchni nie przekraczającej 10 % powierzchni elewacji.

W przypadku realizacji parkingu wraz z obiektem usługowym, w projekcie planu, przyjęto: nieprzekraczalne linie zabudowy, powierzchnię zabudowy, powierzchnię biologicznie czynną, intensywność zabudowy, maksymalną wysokość zabudowy, wysokość budynku usługowego, jego dach i elewacje – jak dla budynku dworca. Określono maksymalną liczbę miejsc do parkowania w poziomie terenu – 150 stanowisk, z dopuszczeniem parkingu podziemnego.

art. 1 ust.2 pkt 7

W obszarze objętym granicami planu (1,10 ha) niemal cały teren (98,8 %) stanowi własność Miasta Rzeszowa. Tylko niewielki fragment działki nr 556/1, o powierzchni około 85 m², położony przy torach kolejowych pod Wiaduktem Śląskim, na terenie KDZ [KDL.1₂], stanowi własność prywatną oraz mała działka nr 564/2, przy południowej granicy planu, o powierzchni około 52 m², na terenie KS₃, jest własnością podmiotu gospodarczego. Największą działką miejską nr 564/16 zarządza Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM)

w Rzeszowie. Terenami pod drogami tj.: pod ul. Borelowskiego i pod ul. Towarnickiego – zarządza Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie. Działka nr 564/15 położona pomiędzy ul. Borelowskiego i działką ZTM jest własnością Miasta Rzeszowa. Wiadukt Śląski w granicach planu znajduje się na terenie prywatnym, Miasta Rzeszowa i ZTM. Zgodnie z ustaleniami projektu planu, realizacja drogi KDL.1 (Borelowskiego) będzie wiązała się z zajęciem miejskiej działki nr 564/15. W projekcie planu został wyznaczony teren dla drogi publicznej zbiorczej oznaczonej symbolem KDZ, stanowiącej Wiadukt Śląski w ciągu ulic: Krakowska – Piłsudskiego.

art. 1 ust.2 pkt 10 i 13

Teren objęty granicami planu znajduje się w śródmieściu, jest w pełni uzbrojony.

Stan istniejący

1. Zaopatrzenie w wodę

Na terenie objętym planem znajduje się sieć wodociągowa.

W ulicy Towarnickiego usytuowana jest magistrala wodociągowa o średnicy 450 mm.

2. Odprowadzenie ścieków komunalnych

Na terenie objętym planem znajduje się sieć kanalizacji sanitarnej.

W ulicy Towarnickiego usytuowany jest kanał sanitarny o średnicy 300 mm oraz w ulicy Borelowskiego usytuowany jest kanał sanitarny o średnicy 200 mm.

3. Odprowadzenie wód opadowych

Na obszarze objętym planem znajduje się kanalizacja deszczowa.

W ulicy Borelowskiego usytuowany jest kanał deszczowy o średnicy 400/800 mm oraz w ulicy Towarnickiego usytuowany jest kanał deszczowy o średnicy 200/300 mm, które odprowadzają wody opadowe i roztopowe z terenu objętego planem.

4. Gazownictwo

Na obszarze objętym planem znajdują się gazociągi niskiego ciśnienia o średnicach 100 mm, 200 mm. Po wschodniej stronie terenu, poza granicami planu przy ulicy Towarnickiego znajduje się stacja gazowa redukcyjno-pomiarowa II stopnia „Towarnickiego”.

5. Ciepłownictwo

Na obszarze objętym planem nie ma sieci ciepłowniczej. W rejonie ulic Kasprowicza i Towarnickiego, poza granicami planu biegnie ciepłociąg o średnicach c2x114,3/225 mm.

W projekcie planu uwzględniono potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej. Przewidziano obsługę z istniejących sieci: wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, ciepłowniczej, elektroenergetycznej, gazowej. Dopuszczono rozbudowę i przebudowę sieci oraz lokalizację inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej.

Obsługa komunikacyjna obszaru będzie odbywać się z objętych planem istniejących ulic publicznych lokalnych: Borelowskiego oznaczonej symbolem KDL.1 i Towarnickiego oznaczonej symbolem KDL.2. Ulice te łączą się z przebiegającą wiaduktem (w ciągu ulic publicznych Krakowska – Piłsudskiego) ulicą publiczną zbiorczą oznaczoną symbolem KDZ poprzez układy ulic publicznych będących poza granicami planu, takich jak: Chłopickiego, Reymonta, Czarnieckiego, Jasińskiego, Grunwaldzka oraz jednokierunkowy istniejący zjazd z al. Piłsudskiego, przebiegający wzdłuż Galerii Rzeszów, na ul. KDL.2 i ustalony (projektowany) w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Nr 75/5/2004 w rejonie Hotelu Rzeszów przy al. Ciepelińskiego w Rzeszowie, jednokierunkowy zjazd z ul. KDL.2 na południową jezdnię al. Piłsudskiego.

W projekcie planu zabezpieczono teren na rozbudowę wszystkich ulic o dodatkowe pasy ruchu wynikające z potrzeb organizacji ruchu, na ścieżki rowerowe i chodniki. Ustalono ilość i sposób realizacji miejsc do parkowania. W przypadku zagospodarowania terenu oznaczonego symbolem KS pod dworzec autobusowy komunikacji lokalnej, dopuszczono możliwość parkowania samochodów osobowych w liniach rozgraniczających dróg KDL.1 i KDL.2.

art. 1 ust.4 pkt 2

Lokalizacja dworca autobusowego komunikacji lokalnej w śródmieściu umożliwia mieszkańcom miasta i mieszkańcom okolicznych gmin dogodne korzystanie z transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu w dojazdach do pracy, szkół oraz w innych celach.

Uchwalenie planu stworzy dogodniejsze warunki dla funkcjonowania dworca autobusowego komunikacji lokalnej w Rzeszowie. Poprzez umożliwienie realizacji, odpowiedniego do potrzeb, nowoczesnego, energooszczędnego budynku obsługi pasażerów, właściwą organizację ruchu na placu dworcowym i w obrębie dróg z nim sąsiadujących zaspokoi potrzeby społeczne i komunikacyjne mieszkańców Miasta Rzeszowa, okolicznych gmin i powiatów województwa podkarpackiego. Lokalizacja dworca komunikacji lokalnej w obszarze śródmieścia jest korzystna zwłaszcza dla mieszkańców terenów przyległych do Rzeszowa.

art. 1 ust.4 pkt 3

W projekcie planu, w liniach rozgraniczających dróg: KDZ, KDL.1 i KDL.2 przewidziano chodniki oraz ścieżki rowerowe. Na terenie dworca autobusowego komunikacji lokalnej KS ustalono rozdział ruchu pieszego i autobusowego. Będzie temu sprzyjać obrzeżne usytuowanie na placu dworcowym peronów dla podróżnych oraz budynku obsługi pasażerów, z pozostawieniem części środkowej placu dla oczekujących na podjazdy na stanowiska odjazdowe autobusów.

art. 1 ust.4 pkt 1

Lokalizacja dworca autobusowego komunikacji lokalnej, alternatywnie parkingu w śródmieściu uwzględnia dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego. Dla wielu podróżnych śródmieście jest miejscem docelowym, gdzie mogą zrealizować swoje potrzeby związane przyjazdem, bez korzystania z dodatkowych środków transportowych. W pobliżu znajdują się sklepy, urzędy i szkoły.

art. 1 ust.2 pkt 3

Ustalenia projektu planu uwzględniają wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych. Przyjęte rozwiązania oparte zostały na opracowaniu ekofizjograficznym i zweryfikowane w prognozie oddziaływania na środowisko, sporządzonej na potrzeby projektu planu.

W celu przeciwdziałania potencjalnym negatywnym skutkom oddziaływań, wynikających z ustaleń projektu planu na poszczególne elementy środowiska, określone zostały zasady:

- ochrony powietrza – poprzez wprowadzenie lokalizacji wyłącznie usług nieuciążliwych, tj. takich, w których prowadzona działalność nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i nie jest związana z emisją zapachów, widocznych dymów i oparów,
- zaopatrzenie w energię ciepłą i ciepłą wodę użytkową – z indywidualnych źródeł dystrybucji ciepła z wykorzystaniem gazu ziemnego, niskoemisyjnych urządzeń grzewczych na paliwa stałe, odnawialnych źródeł energii oraz energii elektrycznej, przy czym dopuszcza się zaopatrzenie w energię ciepłą i ciepłą wodę użytkową z miejskiej sieci ciepłowniczej poprzez budowę ciepłociągu o średnicy nie mniejszej niż 20 mm, stanowiącego odgałęzienie od ciepłociągu usytuowanego w rejonie ulicy Towarnickiego, poza południowo- zachodnią granicą planu,
- ochrony środowiska wodnego – poprzez wprowadzenie nakazów: odprowadzenia ścieków komunalnych do miejskiego systemu kanalizacji sanitarnej, wód opadowych i roztopowych z ulic i placów oraz terenów zabudowy do miejskiego systemu sieci kanalizacji deszczowej, odprowadzenia ścieków pochodzących z prowadzonej działalności usługowej w sposób nie powodujący zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gruntu, poprzez odprowadzenie do kanalizacji sanitarnej,
- ochrony gruntów – poprzez wprowadzenie nakazu gospodarowania odpadami komunalnymi oraz odpadami, powstałymi w wyniku prowadzenia działalności usługowej zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- ochrony przyrody, poprzez wprowadzenie nakazu zachowania powierzchni biologicznie czynnej.

Nie przewiduje się kompensacji na tym terenie; nie występują tu rośliny objęte ochroną, siedliska chronione, które mogłyby ulec zniszczeniu w procesie realizacji ustaleń planu. Nie prognozuje się również żadnego wpływu na inne obiekty i obszary objęte formami ochrony przyrody.

Obszar objęty projektem planu nie posiada wartości przyrodniczych. Nie pełni żadnej funkcji w systemie przyrodniczym miasta. Teren w granicach planu jest całkowicie zainwestowany, położony w otoczeniu terenów w pełni zainwestowanych.

W granicach obszaru objętego projektem planu nie występują wody powierzchniowe. Wisłok przepływa w odległości około 1,6 km.

Na obszarze objętym projektem planu brak jest terenów leśnych oraz terenów rolnych, objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

art. 1 ust.2 pkt 4

Obszar planu położony jest w granicach stanowiska archeologicznego nr 17 (AZP103 – 76/56), będącego osadą wielokulturową od epoki neolitu do okresu wpływów rzymskich i miastem od XIV w., wpisanego do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków miasta Rzeszowa. W sąsiedztwie obszaru planu znajdują się następujące obiekty zabytkowe:

- 1) willa przy ul. Kasprowicza 6, murowana, początek XX w.;
- 2) budynek Uniwersytetu Rzeszowskiego (dawna bursa Seminarium Nauczycielskiego), ul. Towarnickiego 3, murowana, 1896 – 1897;
- 3) budynki Zespołu Szkół Nr 12 im. A. Towarnickiego (VI LO i Technikum Budowlane) – szkoła i sala gimnastyczna, ul. Towarnickiego 4, murowane, 1954 – 56;
- 4) dom mieszkalny, ul. Towarnickiego 5, koniec XIX w.

Obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa wyznacza na całym obszarze objętym planem strefę ochrony konserwatorskiej „B” – ochrony zachowanych elementów zabytkowych.

We wnioskach złożonych do planu, Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków zalecił objęcie w planie ochroną w/w wartości zabytkowych poprzez odpowiednie zapisy w części ustalającej tekstowej jak i graficznej planu. Nakazał, aby przewidywana nowa funkcja dla terenu objętego planem nie wpływała negatywnie gabarytami, skalą i wyglądem architektonicznym na zabytkowe sąsiedztwo. Zalecono, aby nowe zagospodarowanie terenu wyeksponowało walory zabytkowe sąsiedztwa.

W projekcie planu, na całym obszarze objętym granicami planu, ustalono strefę ochrony konserwatorskiej stanowiska archeologicznego nr 17 (AZP103 – 76/56), wpisanego do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków miasta Rzeszowa. Natomiast, w granicach planu nie występują zachowane elementy zabytkowe, dlatego, za zgodą Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, nie ustalano odpowiedniej strefy konserwatorskiej – zachowanych elementów zabytkowych. Dla wyeksponowania obiektów zabytkowych znajdujących się na terenach sąsiadujących z obszarem planu, została odpowiednio ukształtowana linia zabudowy w części południowej terenu planu, pozwalająca na wgląd z drogi KDL.2 na willę przy ul. Kasprowicza 6 i dom mieszkalny przy ul. Towarnickiego 5. Zaproponowano także na terenie dworca autobusowego komunikacji lokalnej KS zastosowanie przezroczystych wiat na peronach dla podróżnych.

art. 1 ust.2 pkt 5

Realizacja ustaleń projektu planu nie będzie miała negatywnego wpływu na zdrowie ludzi. Obszar projektu planu położony jest w śródmieściu poza terenami mieszkaniowymi.

W celu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ludzi, w ustaleniach projektu planu wykluczono lokalizację usług zaliczonych do przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska, a także tych, których działalność jest związana z emisją zapachów, widocznych dymów i oparów. Dopuszczone usługi o charakterze nieuciążliwym, nie będą powodować pogorszenia warunków życia mieszkańców.

Na obszarze objętym projektem planu, nie występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią ani obszary osuwania się mas ziemnych, co mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo ludzi i mienia.

W projekcie planu, w zapisach ustaleń dla terenu dworca autobusowego komunikacji lokalnej KS ustalono konieczność zapewnienia rozdziału ruchu pieszego i autobusowego oraz konieczność uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych, stosownie do wymogów ustawy. Ustalono konieczność zapewnienia miejsc

przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, stosownie do przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

art. 1 ust.2 pkt 6

W projekcie planu uwzględniono walory ekonomiczne przestrzeni. Plan umożliwia zagospodarowanie terenu na różnych poziomach, z wykorzystaniem przestrzeni pod Wiaduktem Śląskim, z dopuszczeniem miejsc do parkowania pod poziomem terenu.

art. 1 ust.2 pkt 8

Projekt planu realizuje potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa, co zostało potwierdzone w trakcie procedury uzgadniania z odpowiednimi organami.

art. 1 ust.2 pkt 9

W projekcie planu uwzględniono potrzeby interesu publicznego, rozumianego jako uogólniony cel dążeń i działań, uwzględniających zobiektyzowane potrzeby ogółu społeczeństwa, związanych z zagospodarowaniem przestrzennym.

W projekcie planu zapewniono odpowiednie tereny pod dworzec autobusowy komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów, alternatywnie parking wraz z budynkiem usług nieuciążliwych oraz drogi publiczne. Wszystkie te elementy są niezbędne w przestrzeni miasta – służą mieszkańcom i przyjeżdżającym do miasta, są konieczne dla prawidłowego funkcjonowania transportu miejskiego i całego miasta. Droga publiczna zbiorcza oznaczona w projekcie planu symbolem KDZ stanowi fragment ciągu ulic: Krakowska – Piłsudskiego – Lwowska zapewniającego podstawowe powiązania w skali całego miasta na kierunku zachód – wschód. Drogi KDL.1 i KDL.2 stanowią fragmenty ulic Borelowskiego i Towarnickiego, zapewniają bezpośrednią obsługę terenu dworca autobusowego, alternatywnie parkingu i terenów przyległych. Wraz z systemem dróg publicznych lokalnych będących poza granicami obszaru planu takich jak ulice: Czarnieckiego, Jabłońskiego, Grunwaldzka, Grottgera, jednokierunkowe (istniejący wzdłuż Galerii Rzeszów i projektowany po południowej stronie jezdni) zjazd i wjazd na ul. Piłsudskiego, ul. Chłopickiego, Reymonta, Króla Augusta i ks. Jałowego umożliwiają powiązanie dworca, alternatywnie parkingu pozostałym układem komunikacyjnym miasta, w tym z drogą zbiorczą KDZ w ciągu ulic: Krakowska – Piłsudskiego – Lwowska.

art. 1 ust.4 pkt 4

Zasadność przeznaczenia terenów objętych projektem planu pod zabudowę wynika z dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa. Zasadność opracowania planu miejscowego analizowana była, stosownie do wymogów art. 14 ustawy, przed podjęciem uchwały o przystąpieniu do jego sporządzenia. Z powyższych dokumentów i występujących uwarunkowań wynika możliwość i potrzeba uchwalenia planu miejscowego dla przedmiotowego terenu.

Tereny objęte projektem planu znajdują się w śródmieściu Rzeszowa, są uzbrojone, należą do grupy terenów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Uchwalenie planu jest koniecznością i podstawą realizacji, między innymi, obiektu użyteczności publicznej – dworca autobusowego komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów.

Informacja o zgodności z wynikami analizy, o której mowa w art. 32 ust. 1

Rada Miasta dnia 18 listopada 2014 r. podjęła uchwałę Nr LXXXII/1507/2014 w sprawie aktualności Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Rzeszowa i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie miasta Rzeszowa w latach 2010 – 2013.

We wnioskach końcowych „Wyników analiz oceny aktualności studium i planów miejscowych w latach 2010 – 2013” dla miasta Rzeszowa „*stwierdza się konieczność i zasadność kontynuacji opracowań zmian studium i planów miejscowych*”.

Zgodnie z „Załoženiami wieloletnich Programów Sporządzania Planów Miejscowych”:

„*przy ustalaniu obszarów do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jako kryteria wyboru tych obszarów przyjmuje się, m.in.:*

- 1) *Przepisy prawa nakładające obowiązek sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.*
- 2) *Istniejące tendencje do zagospodarowania poszczególnych obszarów na określone cele, wynikające z analizy wydanych decyzji administracyjnych (wz i pozwoleń).*
- 3) *Przygotowania planistycznego terenów:*
 - *jako oferty pod inwestycje związane z działalnością gospodarczą,*
 - *pod osiedla budownictwa mieszkaniowego,*
 - *pod inwestycje celu publicznego,*
 - *dla obszarów szczególnego zagrożenia powodzią,*
 - *dla obszarów przestrzeni publicznej,*
 - *obszarów na których nastąpiło zniszczenie lub uszkodzenie obiektów budowlanych w wyniku osunięcia ziemi,*
 - *dla obszarów posiadających wartości kulturowe i środowiskowe wymagających ochrony.*
- 4) *Potrzebę ustalenia zasad zabudowy i zagospodarowania terenów dla zapewnienia ładu przestrzennego na obszarach o skomplikowanej strukturze własności i braku prawidłowej dostępności komunikacyjnej.*
- 5) *Możliwości finansowe budżetu gminy na cele związane ze skutkami prawnymi i finansowymi uchwalenia i finansowymi uchwalenia planu".*

Projekt planu spełnia warunki pkt 3 tiret 3 i pkt 5.

Wpływ uchwalenia planu na finanse publiczne, w tym budżet gminy.

W celu oceny prawidłowości rozwiązań przestrzennych przyjętych w projekcie planu, stosownie do wymogów przepisów ustawy, opracowano Prognozę skutków finansowych (PSF) uchwalenia planu.

W projekcie planu wszystkie tereny zostały przeznaczone na cele publiczne. Zarówno drogi publiczne jak i dworzec autobusowy komunikacji lokalnej wraz z budynkiem obsługi pasażerów są inwestycjami publicznymi, które należą do zadań własnych gminy. Do zadań własnych gminy należy zaspokojenie zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej, które tworzą z mocy prawa mieszkańcy gminy.

Skutkiem finansowym uchwalenia planu, w przypadku realizacji dworca autobusowego komunikacji lokalnej, będą wyłącznie koszty (dochodów brak), które poniesie miasto Rzeszów na realizację tych celów publicznych.

W przypadku realizacji dworca autobusowego komunikacji lokalnej będą to koszty związane głównie z realizacją budynku obsługi pasażerów, przebudową nawierzchni na placu dworcowym, urządzeniem stanowisk odjazdowych i postojowych dla autobusów, zadaszonych peronów dla podróżnych, ponadto parkingu Kiss & Ride, stanowisk dla rowerów, usytuowanych poza granicami planu oraz koszty integracji dworca z Inteligentnym Systemem Transportowym (ITS) Rzeszowa. Obciążeniem gminnego budżetu będą również nakłady inwestycyjne na wykup terenu (część działki prywatnej) pod drogę publiczną oraz na uzbrojenie terenu, tj. na rozbudowę i przebudowę sieci oraz inwestycje celu publicznego z zakresu łączności publicznej, a także na rozbudowę układu komunikacyjnego o dodatkowe pasy ruchu, ścieżki rowerowe, wynikające z potrzeb organizacji ruchu drogowego.

Finansowanie inwestycji będzie odbywać się ze środków własnych miasta. Źródłami finansowania będą również środki Unii Europejskiej, w ramach projektu „Rozwój systemu transportu publicznego w Rzeszowie” z dofinansowaniem z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 – 2020.

Mając na celu poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego, usprawnienie ruchu, poprawę bezpieczeństwa i komfortu pasażerów, miasto uwzględniło potrzebę realizacji nowoczesnego, funkcjonalnego dworca autobusowego komunikacji lokalnej w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Rzeszowa, w latach 2016 – 2018.

W Prognozie skutków finansowych uchwalenia planu, koszty inwestycji w granicach planu zostały oszacowane na około 13 177 tys. zł, bez podatku VAT. Koszty inwestycji poza granicami planu oraz koszty integracji z Inteligentnym Systemem Transportowym Rzeszowa szacuje się na około 3,6 mln zł, bez podatku VAT. Kwota dofinansowania całego projektu z UE wynosi około 70%.

Gmina Miasto Rzeszów posiada zabezpieczone środki finansowe na zrealizowanie inwestycji, tj. wybudowanie autobusowego dworca lokalnego, w oparciu o uchwalony miejscowy plan. Koszty realizacji planu nie wpłyną znacząco na finanse publiczne, w tym na budżet Gminy.

W przypadku realizacji alternatywnego przeznaczenia terenu KS – pod parking w poziomie terenu wraz z obiektem usług nieuciążliwych (wybudowanym przez podmiot zewnętrzny) wydatki miasta na urządzenie parkingu w poziomie terenu wyniosłyby około 2 514 tys. zł, bez podatku VAT. Wpływy z podatku od nieruchomości od powierzchni użytkowej związanej z działalnością gospodarczą w ciągu 10 lat prowadzenia tej działalności wyniosłyby około 191 tys. zł. Koszt budowy parkingu dwupoziomowego oszacowano na 7,7 mln zł, bez podatku VAT.

Realizacja na terenu KS – parkingu będzie możliwa po zmianie lokalizacji autobusowego dworca lokalnego, np. do Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (RCK) w rejonie dworca głównego PKP.