

Uchwała Nr XLIII/905/2021
Rady Miasta Rzeszowa
z dnia 23 lutego 2021 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
Nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie

Działając na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 i art. 40 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r., poz. 713, 1378) oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2020 r., poz. 293, 471, 782, 1378 i 1086 oraz z 2021 r. poz. 11), po stwierdzeniu, że miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie nie narusza ustaleń 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. Uchwała się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, zwany dalej planem

2. Załącznikami do niniejszej uchwały są:

- 1) załącznik nr 1: rysunek planu w skali 1:1000, będący integralną częścią ustaleń planu, obowiązujący w zakresie określonym legendą;
- 2) załącznik nr 2: rysunek zmienianego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” wraz z jego zmianą nr 186/13/2009;
- 3) załącznik nr 3: 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;
- 4) załącznik nr 4: rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag złożonych do projektu planu;
- 5) załącznik nr 5: dane przestrzenne.

§ 2. Plan obejmuje obszar o powierzchni ok. 14.81 ha, położony w centralnej części Rzeszowa, w przy ulicach: Kochanowskiego, Żółkiewskiego, Grottgera, Św. Mikołaja, Bardowskiego, Batorego, a także przy Placu Kilińskiego w Rzeszowie, w tym teren zamknięty linii kolejowej o powierzchni ok. 2.29 ha.

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

- 1) UKSp/Uk, o powierzchni ok. 3.87 ha: teren przeznaczony pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także pod publiczny parking podziemny;
- 2) UKSp/KSp, o powierzchni ok. 1.64 ha: teren przeznaczony pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej, a także pod publiczny parking wielopoziomowy oraz drogi wewnętrzne dla autobusów;
- 3) UKSp, o powierzchni ok. 0.17 ha: teren przeznaczony pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej;
- 4) U/UKSp, o powierzchni ok. 0.67 ha: teren przeznaczony pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne, z dopuszczeniem usług komunikacji publicznej;
- 5) U/Up, o powierzchni ok. 0.80 ha: teren przeznaczony pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub publiczne;
- 6) UKSp/Up, o powierzchni ok. 0.65 ha: teren przeznaczony pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej i usługi publiczne, z dopuszczeniem usług niepublicznych;

- 7) U/M, o łącznej powierzchni ok. 3.11 ha: tereny zabudowy centrotwórczej – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowa mieszkaniowa;
 - 8) Uz, o łącznej powierzchni ok. 0.64 ha: tereny zabudowy usługowej – usługi zdrowia;
 - 9) KDZ, o łącznej powierzchni ok. 0.09 ha: tereny przeznaczone pod części publicznych dróg zbiorczych;
 - 10) KDL, o łącznej powierzchni ok. 0.78 ha: tereny przeznaczone pod publiczne drogi lokalne;
 - 11) KDL/ZP, o powierzchni ok. 0.35 ha: teren przeznaczony pod publiczną drogę lokalną z udziałem zieleni urządzonej;
 - 12) KDD/KR, o powierzchni ok. 0.22 ha: teren przeznaczony pod publiczną drogę dojazdową z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym;
 - 13) KDD/KX, o powierzchni ok. 0.24 ha: teren przeznaczony pod publiczną drogę dojazdową z wydzielonym ciągiem pieszym;
 - 14) KDD, o łącznej powierzchni ok. 0.58 ha: tereny przeznaczone pod publiczne drogi dojazdowe;
 - 15) KX, o łącznej powierzchni ok. 0.77 ha: tereny przeznaczone pod publiczne ciągi piesze;
 - 16) KDW, o powierzchni ok. 0.06 ha: teren przeznaczony pod drogę wewnętrzną;
 - 17) KS, o powierzchni ok. 0.17 ha: teren przeznaczony pod parking niepubliczny.
2. Linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania są ściśle określone i obowiązują zgodnie z przebiegiem wyznaczonym na rysunku planu.

§ 4. 1. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) linii podziału wewnętrznego – należy przez to rozumieć linię wydzielającą tereny o szczególnym przeznaczeniu lub sposobie zagospodarowania, w ramach wiodącego przeznaczenia terenu;
- 2) linii zabudowy nieprzekraczalnej – należy przez to rozumieć wyznaczoną na rysunku planu linię ograniczającą zabudowę na działce budowlanej, której nie można przekroczyć żadną nadziemną częścią budynku; zakaz ten nie dotyczy podziemnych części budynków;
- 3) linii zabudowy nieprzekraczalnej dla kondygnacji +1 lub wyższych – należy przez to rozumieć wyznaczoną na rysunku planu linię ograniczającą zabudowę na działce budowlanej, której nie można przekroczyć żadną częścią zabudowy, m.in. takiej jak: zadaszenia, wiaty, kładki i pomosty, zlokalizowaną na poziomie wyższym niż parter;
- 4) linii zabudowy obowiązującej – należy przez to rozumieć wyznaczoną na rysunku planu linię zarówno ograniczającą, jak i porządkującą zabudowę na działce budowlanej, według następujących zasad:
- 5) froncie działki – należy przez to rozumieć część działki, która graniczy z drogą, publiczną lub wewnętrzną, z której odbywa się główny wjazd na działkę;
- 6) powierzchni zabudowy – należy przez to rozumieć powierzchnię zdefiniowaną w Polskiej Normie PN-ISO 9836:2015-12 „Właściwości użytkowe w budownictwie. Określanie i obliczanie wskaźników powierzchniowych i kubaturowych”;
- 7) powierzchni użytkowej – należy przez to rozumieć powierzchnię zdefiniowaną w Polskiej Normie PN-ISO 9836:2015-12 „Właściwości użytkowe w budownictwie. Określanie i obliczanie wskaźników powierzchniowych i kubaturowych”;
- 8) intensywności zabudowy – należy przez to rozumieć intensywność, zdefiniowaną w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przy czym powierzchnia całkowita zabudowy oznacza sumę powierzchni całkowitych kondygnacji nadziemnych wszystkich budynków na danej działce budowlanej;
- 9) zabudowie centrotwórczej – należy przez to rozumieć zabudowę zawierającą prestiżowe funkcje usługowe (usługi niepubliczne lub publiczne, z zakresu: kultury, nauki, administracji, komunikacji, zdrowia, handlu, gastronomii, turystyki, szkolnictwa wyższego, kultu religijnego itp.), ze względu na swą rangę skupiającą się w centrum miasta, szczególnie we współistnieniu z funkcjami mieszkaniowymi (o właściwościach zabudowy wielorodzinnej), posiadającą wybitne walory architektoniczne lub podkreślającą wszelkie walory zachowanej zabudowy historycznej, w tym zabytkowej;
- 10) kolorach przeciwstawnych – należy przez to rozumieć kolory znajdujące się naprzeciw siebie w kolistej projekcji widma światła rozszczonego;

- 11) równi stacyjnej – należy przez to rozumieć teren o pochyleniu wzdłużnym nie większym niż 0.005% [pół promila], na którym lokalizowane są urządzenia stacji kolejowej: tory, perony itp.; równia stacyjna, o której mowa w niniejszej uchwale, jest częścią stacji kolejowej Rzeszów Główny;
- 12) elemencie ekspozycji historycznej – należy przez to rozumieć budowlę, urządzenie, pojazd, statek wodny lub powietrzny, stanowiący relikwiny techniki użytkowej cywilnej lub wojskowej, służący popularyzacji wiedzy technicznej lub historycznej; elementy ekspozycji historycznej, o których mowa w niniejszej uchwale to w szczególności eksponaty Muzeum Techniki i Militariów w Rzeszowie, znajdującego się przy ulicy Kochanowskiego w Rzeszowie;
- 13) „Lwowskiej” hali wachlarzowej – należy przez to rozumieć nieistniejącą już, murowaną halę dla obsługi parowozów, z końca XIX w., stanowiącą fragment unikalnego zespołu parowozowni rzeszowskiej, rozebraną w 2006 r. wraz z obrotnicą i prowadzącymi do niej torami;
- 14) wskaźniku miejsc parkingowych dla usług – należy przez to rozumieć liczbę miejsc parkingowych określoną dla poszczególnych rodzajów usług, dostosowaną do przewidywanego ruchu samochodów generowanego przez te usługi, w stosunku do powierzchni zajmowanego przez te usługi, wyrażoną w poniższej tabeli:

RODZAJ USŁUG	LICZBA MIEJSC PARKINGOWYCH DLA KLIENTÓW DO POWIERZCHNI UŻYTKOWEJ BUDYNKU USŁUGOWEGO LUB ZESPOŁU POMIESZCZEŃ USŁUGOWYCH W TYM SAMYM BUDYNKU
Usługi handlu:	nie mniej niż 1 miejsce plus 1 miejsce na każde 60 m ² powierzchni użytkowej
Usługi inne:	nie mniej niż 1 miejsce plus 1 miejsce na każde 200 m ² powierzchni użytkowej

przy czym w przypadku wielofunkcyjności obiektu lub lokalu usługowego należy przyjąć wyższy wskaźnik miejsc parkingowych, określony dla jednej z funkcji znajdujących się w danym obiekcie lub lokalu usługowym;

- 15) miejscach parkingowych – należy przez to rozumieć stanowiska dla samochodów, w tym stanowiska dla samochodów zaopatrzone w kartę parkingową, w ilości nie mniejszej niż określona w przepisach o drogach publicznych, jeżeli wymóg ich lokalizacji wynika z przepisów odrębnych.
2. Przywołane w planie nazwy ulic i placów są nazwami obowiązującymi w dniu przyjęcia niniejszej uchwały przez Radę Miasta Rzeszowa.

§ 5. 1. Na obszarze objętym planem zakazuje się lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu przepisów dotyczących ochrony środowiska.

2. Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:

- 1) zakazuje się zabudowy tymczasowej;
- 2) zakazuje się wolno stojących nośników reklamowych, z wyjątkiem nośników zintegrowanych z miejskim systemem informacji wizualnej;
- 3) zakazuje się:
 - a) stacji paliw, z wyjątkiem stacji paliw do wyłącznej obsługi transportu publicznego,
 - b) przedsięwzięć związanych z diagnostyką i naprawami pojazdów mechanicznych, z wyjątkiem przedsięwzięć związanych wyłącznie z obsługą transportu publicznego.

§ 6. 1. W granicach obszaru planu ustala się strefę ochrony archeologicznej dla stanowisk archeologicznych: nr 3, AZP 103-76/55, oraz nr 17, AZP 103-76/56, wpisanych do gminnej ewidencji zabytków nieruchomości miasta Rzeszowa.

2. Tereny położone w granicach strefy ochrony archeologicznej nakazuje się zagospodarować zgodnie z nakazami, zakazami, dopuszczeniami i ograniczeniami w zagospodarowaniu, ustalonymi dla poszczególnych terenów objętych planem.

§ 7. 1. W granicach obszaru planu ustala się strefę ochrony konserwatorskiej.

2. W strefie ochrony konserwatorskiej obowiązuje ochrona zabytkowej substancji strefy stanowiącej przez obiekty lub obszary zabytkowe, wpisane do rejestru zabytków lub do wojewódzkiej

„Ewidencji zabytków urbanistyki, architektury, budownictwa i archeologii miasta Rzeszowa”, stanowiące część tkanki miejskiej, takie jak:

- 1) fragment zabytkowego układu urbanistycznego miasta Rzeszowa, z układem historycznych placów i ulic, wpisany do rejestru zabytków: nr rej. A-325, z 31 stycznia 1969 r., w tym Plac Kilińskiego z terenem zielonym i istniejącym na nim drzewostanem, oznaczony na rysunku planu symbolem {4.1};
- 2) dom przy ulicy Grottgera 26, nr rej. zabytków A-1248, oznaczony na rysunku planu symbolem {1: A-1248};
- 3) zespół dawnych koszar przy Placu Kilińskiego 1, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.1};
- 4) dom przy Placu Kilińskiego 2, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.2};
- 5) dom przy Placu Kilińskiego 3, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.3};
- 6) dom przy Placu Kilińskiego 4, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.4};
- 7) dom przy Placu Kilińskiego 5, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.5};
- 8) dom przy Placu Kilińskiego 6, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.6};
- 9) dom przy ulicy Grottgera 2, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.7};
- 10) dom przy ulicy Grottgera 4, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.8};
- 11) dom przy ulicy Grottgera 6, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.9};
- 12) dom przy ulicy Grottgera 18, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.10};
- 13) dom przy ulicy Grottgera 20, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.11};
- 14) dom przy ulicy Grottgera 22, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.12};
- 15) dom przy ulicy Żeromskiego 3, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.13};
- 16) dom przy ulicy Św. Mikołaja 1, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.14};
- 17) dom przy ulicy Św. Mikołaja 2, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.15};
- 18) dom przy ulicy Batorego 5-7, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.16};
- 19) dom przy ulicy Batorego 13, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.17};
- 20) dom przy ulicy Batorego 15, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.18};
- 21) dom przy ulicy Batorego 17, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.19};
- 22) dom przy ulicy Batorego 18, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.20};
- 23) dom przy ulicy Batorego 20, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.21};
- 24) dom przy ulicy Batorego 22, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.22};
- 25) dom przy ulicy Łącznej, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.23};
- 26) budynek dawnego Kółka Rolniczego przy ulicy Jabłońskiego 2/4, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.24};
- 27) blok przy ulicy Św. Mikołaja 4, oznaczony na rysunku planu symbolem {2.25};
- 28) obiekty lub obszary zabytkowe tworzące zespół stacji kolejowej, w tym:
 - a) dawne koszary kolejowe przy ulicy Batorego 24, oznaczone na rysunku planu symbolem {3.1},
 - b) dawne koszary kolejowe przy ulicy Batorego 26, oznaczone na rysunku planu symbolem {3.2},
 - c) budynek dworca głównego przy Placu Dworcowym 1, wraz z wiatą peronową, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.3},
 - d) budynek administracyjny przy Placu Dworcowym 1, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.4},
 - e) budynek administracyjny parowozowni, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.5},
 - f) budynek ekspedycji towarowej, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.6},
 - g) magazyn ekspedycji towarowej, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.7},
 - h) wieża ciśnień, oznaczona na rysunku planu symbolem {3.8},
 - i) dom mieszkalny w rejonie ulicy Batorego, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.9},
 - j) hala prostokątna wagonów osobowych z zapadnią i przewiązką nad nią oraz nad torem, oznaczona na rysunku planu symbolem {3.10},
 - k) warsztat mechaniczny lokomotywni, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.11},
 - l) zachodnia hala wachlarzowa lokomotywni, tzw. „Hala Krakowska”, wraz z kominem, obrotnicą i torami, oznaczona na rysunku planu symbolem {3.12},
 - m) komin po nieistniejącej wschodniej hali wachlarzowej lokomotywni, tzw. „Hali Lwowskiej”, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.13},

- n) magazyn i dawna elektrownia zespołu parowozowni głównej, oznaczone na rysunku planu symbolem {3.14},
 - o) przewiązka między halami parowozowni głównej, oznaczona na rysunku planu symbolem {3.15},
 - p) magazyn przy wieży wodnej, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.16},
 - q) „dom kwatermistrza” przy ulicy Batorego 28, oznaczony na rysunku planu symbolem {3.17},
 - r) Plac Dworcowy, oznaczony na rysunku planu symbolem {4.2},
 - s) place manewrowe lub wyładunkowe w obrębie zespołu stacji kolejowej, oznaczone na rysunku planu symbolem {4.3};
 - 29) zespół zabudowy dawnej Spółdzielni „Rolnik” przy ulicy Batorego, oznaczony na rysunku planu symbolem {5.1}, wraz z ceglany murem i bramą wjazdową, oznaczonymi na rysunku planu symbolem {5.2};
 - 30) obiekt przeciwlotniczego schronu szczelinowego w rejonie ulicy Kochanowskiego, o nr inw. 470000939, oznaczony na rysunku planu symbolem {6.1};
 - 31) modernistyczny kiosk na skrzyżowaniu ulic: Grunwaldzkiej i Grottgera, oznaczony na rysunku planu symbolem {7.1};
 - 32) inne budynki, nie wymienione w tekście, a zaznaczone na rysunku planu.
3. Tereny położone w obrębie strefy ochrony konserwatorskiej należy zagospodarować zgodnie z nakazami, zakazami, dopuszczeniami i ograniczeniami w zagospodarowaniu, ustalonymi dla poszczególnych terenów objętych planem, przy czym:
- 1) o ile ustalenia dotyczące danego terenu nie stanowią inaczej, nakazuje się kształtować nową zabudowę w nawiązaniu do skali, proporcji i podziałów elewacji budynków oznaczonych na rysunku planu jako wpisane do rejestru zabytków lub do gminnej ewidencji zabytków;
 - 2) w odniesieniu do budynków oznaczonych na rysunku planu jako wpisane do rejestru zabytków lub do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków:
 - a) nakazuje się zachowanie gabarytów budynków, kompozycji i detalu architektonicznego elewacji, rozmieszczenia, wielkości i kształtów otworów bramowych, drzwiowych i okiennych, istniejących podziałów stolarki okiennej i drzwiowej, geometrii dachów, kątów nachylenia połaci dachowych,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z terenów dróg publicznych, publicznych ciągów pieszych lub terenów kolejowych,
 - c) zakazuje się lokalizacji urządzeń technicznych, związanych z funkcjonowaniem budynków, na dachach tych budynków lub ich elewacjach frontowych
 - d) zakazuje się zmian wielkości otworów bramowych, drzwiowych lub okiennych, istniejących w elewacjach budynków,
 - e) dopuszcza się wymianę stolarki w otworach bramowych, drzwiowych lub okiennych, przy zachowaniu kształtu i proporcji podziałów;
 - 3) ustala się następujące zasady sytuowania zewnętrznych nośników informacji wizualnej, w tym reklam, szyldów lub znaków handlowych, zwanych dalej nośnikami:
 - a) dopuszcza się tylko jeden nośnik na każdy podmiot gospodarczy, mieszczący się w danym budynku lub prowadzący w tym budynku działalność usługową,
 - b) sumaryczna powierzchnia wszystkich nośników: nie większa niż 10 % powierzchni frontowej elewacji danego budynku w poziomie parteru,
 - c) powierzchnia jednego nośnika: nie większa niż 1m²,
 - d) nakazuje się sytuowanie nośników w nawiązaniu do kompozycji elewacji budynku, w szczególności do pionowych i poziomych podziałów elewacji wyznaczonych otworami okiennymi i drzwiowymi lub takimi elementami, jak: lizeny, gzymsy, boniowanie, pilastry,
 - e) wszystkie nośniki na elewacji danego budynku nakazuje się sytuować według jednej osi: linii horyzontalnej (górne krawędzie) lub linii wertykalnej (boczne krawędzie),
 - f) w przypadku umieszczenia więcej niż trzech nośników na elewacji danego budynku, nakazuje się wprowadzenie jednej tablicy (ramy), w której zostaną one umieszczone,
 - g) nośniki na elewacjach danego budynku nakazuje się formować o jednakowej wielkości i kształcie, z zastosowaniem jednakowych materiałów i kolorystyki,

- h) zakazuje się umieszczania nośników na balkonach, a także w sposób przesłaniający okna, witryny, drzwi oraz inne detale architektoniczne elewacji budynków;
- 4) w odniesieniu do budynków oznaczonych na rysunku planu jako wpisane do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków, dopuszcza się adaptację poddaszy do funkcji, pod które przeznaczony jest dany teren, pod warunkiem zachowania ogólnej geometrii dachu, a także zgodności z innymi ustaleniami dotyczącymi danego terenu.

§ 8. 1. Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej:

- 1) ustala się możliwość przebudowy istniejących i budowy nowych przyłączy, sieci, urządzeń i obiektów infrastruktury technicznej, niezbędnych dla obsługi terenów objętych granicą obszaru planu, przy zachowaniu pozostałych ustaleń planu;
- 2) dopuszcza się przebudowę istniejących i budowę nowych sieci, urządzeń i obiektów infrastruktury technicznej, nie związanych z obsługą terenów objętych granicą obszaru planu, wyłącznie w przypadku, gdy nie ograniczy to możliwości zagospodarowania terenów zgodnie z ustaleniami planu.

2. Zasady obsługi w zakresie infrastruktury technicznej:

- 1) zaopatrzenie w wodę: z miejskiej sieci wodociągowej, w tym:
 - a) z istniejących wodociągów, usytuowanych w ulicach: Kochanowskiego, Sienkiewicza, Żółkiewskiego, Batorego, Orzeszkowej, Bardowskiego, Siemiradzkiego, Plac Kilińskiego, Plac Dworcowy, Grottgera, Św. Mikołaja, Asnyka oraz Grunwaldzkiej,
 - b) poprzez rozbudowę sieci wodociągowej o średnicach nie mniejszych niż $\varnothing$ 80 mm,
 - c) zapewnienie wody do celów przeciwpożarowych z sieci wodociągowej o średnicy nie mniejszej niż 110 mm;
- 2) odprowadzenie ścieków bytowych – do systemu kanalizacji sanitarnej zakończonego oczyszczalnią ścieków położoną poza obszarem planu, w tym:
 - a) do istniejących kanałów sanitarnych grawitacyjnych, usytuowanych w ulicach: Kochanowskiego, Sienkiewicza, Żółkiewskiego, Batorego, Bardowskiego, Siemiradzkiego, Plac Dworcowy, Grottgera, Asnyka, Grunwaldzkiej oraz Św. Mikołaja,
 - b) poprzez rozbudowę sieci kanalizacji sanitarnej o kanały grawitacyjne o średnicach nie mniejszych niż $\varnothing$ 200 mm oraz kanały tłoczne o średnicach nie mniejszych niż $\varnothing$ 63 mm,
 - c) dopuszcza się lokalizację przepompowni ścieków komunalnych na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk, UKSp/KSp, U/Up, Uz.1, U/M.1, U/M.2, U/M.5, U/M/7, KS,
 - d) dopuszcza się wydzielenie dla przepompowni ścieków komunalnych działek o powierzchni dostosowanej do rozwiązań technicznych lokalizowanych tam urządzeń i obiektów, pod warunkiem zapewnienia dostępu do drogi publicznej;
- 3) odprowadzenie ścieków przemysłowych pochodzących z prowadzonej działalności gospodarczej należy rozwiązać w sposób nie powodujący zanieczyszczenia wód powierzchniowych podziemnych oraz gruntu, poprzez odprowadzenie do kanalizacji sanitarnej lub poprzez bezodpływowe zbiorniki wybieralne z zapewnionym wywozem do oczyszczalni ścieków;
- 4) odprowadzenie wód opadowych lub roztopowych z wszystkich powierzchni utwardzonych: do kanalizacji deszczowej po jej rozbudowie o urządzenia do podczyszczania odprowadzanych wód opadowych
 - a) z terenów komunikacji oraz zabudowy poprzez urządzenia podczyszczające, do systemu miejskiej sieci kanalizacji deszczowej, w tym do istniejących kanałów deszczowych, usytuowanych w ulicach: Kochanowskiego, Sienkiewicza, Żółkiewskiego, Orzeszkowej, Bardowskiego, Głowackiego, Siemiradzkiego, Plac Kilińskiego, Plac Dworcowy, Grottgera, Św. Mikołaja, Asnyka oraz Grunwaldzkiej,
 - b) poprzez budowę sieci kanałów deszczowych o średnicach nie mniejszych niż $\varnothing$ 250 mm,
 - c) dopuszcza się lokalizację przepompowni wód deszczowych na terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami UKSp/Uk i UKSp/KSp,
 - d) dopuszcza się wydzielenie dla przepompowni wód deszczowych działek o powierzchni dostosowanej do rozwiązań technicznych lokalizowanych tam urządzeń i obiektów, pod warunkiem zapewnienia dostępu do drogi publicznej;

- 5) zaopatrzenie w gaz ziemny:
 - a) z istniejącej dystrybucyjnej sieci gazowej średniego i niskiego ciśnienia znajdującej się na terenie objętym granicą obszaru planu oraz poza granicami obszaru,
 - b) poprzez rozbudowę sieci o gazociągi średniego ciśnienia o średnicach nie mniejszych niż Ø 40 mm;
 - 6) zaopatrzenie w energię ciepłą i ciepłą wodę użytkową:
 - a) z miejskiej sieci ciepłowniczej, po rozbudowie sieci rozdzielczej o średnicach nie mniejszych niż Ø 20 mm,
 - b) z indywidualnych źródeł dystrybucji ciepła, z wykorzystaniem gazu ziemnego, lekkiego oleju opałowego, odnawialnych źródeł energii lub energii elektrycznej;
 - 7) zaopatrzenie w energię elektryczną: z elektroenergetycznej sieci miejskiej, po jej rozbudowie o nowe stacje transformatorowe SN/nn i podziemną sieć rozdzielczą;
 - 8) świadczenie usług telekomunikacyjnych drogą przewodową: za pomocą podziemnych sieci telekomunikacyjnych;
3. Prowadzenie sieci infrastruktury technicznej oraz lokalizowanie obiektów i urządzeń:
- 1) przebieg sieci infrastruktury technicznej: w pasach ciągów komunikacyjnych, określonych liniami rozgraniczającymi lub granicą obszaru planu, z zachowaniem wymagań określonych w przepisach dotyczących dróg publicznych i sieci infrastruktury technicznej;
 - 2) dopuszcza się przebieg sieci infrastruktury technicznej w terenach innych niż ciągi komunikacyjne, pod warunkiem, że przebieg tych sieci nie uniemożliwi przeznaczenia, zabudowy i zagospodarowania tych terenów zgodnie z ustaleniami dotyczącymi tych terenów, zawartymi w niniejszej uchwale;
 - 3) w przypadku wystąpienia kolizji planowanego przeznaczenia, zabudowy i zagospodarowania terenów z istniejącymi sieciami lub urządzeniami infrastruktury technicznej, należy te sieci lub urządzenia przystosować do nowych warunków.
4. Gromadzenie odpadów komunalnych, ich segregacja i usuwanie: na zasadach obowiązujących w gminie miasto Rzeszów.
5. Gromadzenie i usuwanie odpadów powstałych w wyniku prowadzenia działalności gospodarczej: zgodnie z obowiązującymi przepisami, odpowiednio do rodzaju prowadzonej działalności.

§ 9. Do czasu realizacji ustaleń planu, teren objęty planem pozostawia się w dotychczasowym użytkowaniu, bez możliwości jego zabudowy budynkami lub budowlami o charakterze tymczasowym, nie związanymi z realizacją zagospodarowania zgodnego z ustaleniami planu.

§ 10. Ustala się stawkę procentową stanowiącą podstawę do określenia jednorazowej opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu, w wysokości 30%.

Rozdział 2

Przepisy szczegółowe

- § 11. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, o powierzchni ok. 3.87 ha, przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, usługi kultury, oraz pod parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:
- 1) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [uk], przeznacza się pod zabudowę usługową – ogólnodostępne usługi kultury;
 - 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [uk:eksp], przeznacza się pod usługi kultury – ekspozycję historyczną;
 - 3) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [uk/uksp], przeznacza się pod zabudowę usługową – ogólnodostępne usługi kultury lub usługi komunikacji publicznej;
 - 4) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [uksp], przeznacza się pod zabudowę usługową – ogólnodostępne usługi komunikacji publicznej;
 - 5) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [uksp/ks-1], przeznacza się pod zabudowę usługową – ogólnodostępne usługi komunikacji publicznej oraz publiczny parking podziemny;

- 6) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx/kd/uksp/ks-1], przeznacza się pod przystanki autobusowe i plac manewrowy dla autobusów – część ogólnodostępnych usług komunikacji publicznej w poziomie równi stacyjnej, a także publiczny parking podziemny;
- 7) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx/kd/uksp], przeznacza się pod perony przystanków autobusowych i plac manewrowy dla autobusów – część ogólnodostępnych usług komunikacji publicznej w poziomie równi stacyjnej;
- 8) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [uks/ks-1], przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej o ograniczonej dostępności oraz publiczny parking podziemny;
- 9) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [uks], przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej o ograniczonej dostępności;
- 10) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [ks-1], przeznacza się pod publiczny parking podziemny;
- 11) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kd:uks], przeznacza się pod drogi wewnętrzne o ograniczonej dostępności, dla autobusów, w poziomie równi stacyjnej, w tym pochylnie prowadzące na ten poziom z poziomu ulicy Kochanowskiego;
- 12) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kd:uks/ks], przeznacza się pod drogi wewnętrzne o ograniczonej dostępności, dla autobusów, w poziomie równi stacyjnej, oraz część parkingu dla autobusów;
- 13) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kd], przeznacza się pod ogólnodostępną drogę wewnętrzną, w poziomie ulicy Kochanowskiego;
- 14) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kd/ks-1], przeznacza się pod ogólnodostępną drogę wewnętrzną – dojazd do publicznego parkingu podziemnego, w tym pochylnie prowadzące z poziomu ulicy Kochanowskiego na poziom publicznego parkingu podziemnego;
- 15) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem ulicy Kochanowskiego;
- 16) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx/kr], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi pieszo-rowerowe związane z poziomem ulicy Kochanowskiego;
- 17) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx-1], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem parkingu podziemnego, w tym schody lub pochylnie prowadzące z poziomu ulicy Kochanowskiego na poziom publicznego parkingu podziemnego;
- 18) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx+1], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem równi stacyjnej, w tym schody lub pochylnie prowadzące na ten poziom z poziomu ulicy Kochanowskiego;
- 19) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx+2/kx+1], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem kładki nad równią stacyjną, położone nad ciągami pieszymi w poziomie równi stacyjnej, w tym schody wachlarzowe prowadzące na poziom tej kładki z poziomu równi stacyjnej, w powiązaniu z architekturą głównej hali dworcowej na terenie [uksp/ks-1];
- 20) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx+2/kx], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem kładki nad równią stacyjną, położone nad ciągiem pieszym, w tym pod pion komunikacyjny ze schodami i windą, łączący poziom kładki z poziomem ciągu pieszego związanego z poziomem terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonego symbolem KDD/KX;
- 21) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx+2/kd], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem kładki nad równią stacyjną, położone nad drogami wewnętrznymi usług komunikacji publicznej;
- 22) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx+2/kk], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem kładki nad równią stacyjną, położone nad terenami komunikacji kolejowej w poziomie równi stacyjnej;
- 23) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx+2/kx/kk], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze związane z poziomem kładki nad równią stacyjną, w tym schody,

schody ruchome lub windy prowadzące na poziom tej kładki z poziomu równi stacyjnej, w powiązaniu z peronami nr 2 i nr 3, stanowiącymi część równi stacyjnej;

- 24) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx:eksp], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze z elementami ekspozycji historycznej;
 - 25) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx:eksp-ts11], przeznacza się pod ogólnodostępny ciąg pieszy z elementem ekspozycji historycznej – samolotem TS-11 „Iskra”;
 - 26) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx:eksp-bofors], przeznacza się pod ogólnodostępny ciąg pieszy z elementem ekspozycji historycznej – repliką działła przeciwlotniczego „Bofors” wz. 36;
 - 27) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [ks:t], przeznacza się pod parkingi dla taksówek, wraz z dojazdami i drogami manewrowymi.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
- 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5 % ogólnej powierzchni terenu;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 50% ogólnej powierzchni terenu;
 - 5) wysokość zabudowy: do 21 m ponad poziom równi stacyjnej, przy czym wskaźnik ten nie dotyczy zabytkowych kominów, oznaczonych symbolami {3.12} i {3.13};
 - 6) gabaryty zabudowy: do 4 kondygnacji nadziemnych;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla terenu: od 0.25 do 2.0;
 - 8) dachy na budynkach oznaczonych jako wpisane do gminnej ewidencji zabytków – w nawiązaniu do dachów istniejących;
 - 9) dachy na nowej zabudowie:
 - a) dach głównego budynku dworcowego, zlokalizowanego w obrębie terenów wydzielonych [uksp/ks-1] i [kx/kd/uksp/ks-1]: o strukturze promienistej, na rzucie części pierścienia, o kącie nachylenia połaci w przedziale od 15° do 55°, z dopuszczeniem rozmieszczonych promieniście świetlików o kątach nachylenia połaci od 45° do 60°, przeszklony na powierzchni nie mniejszej niż 50% jego ogólnej powierzchni, przy czym w przeszkleniach, o których mowa powyżej, dopuszcza się szkło przyciemniane, w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
 - b) dachy na innych budynkach: o kącie nachylenia połaci dachowych do 5°, o geometrii dostosowanej do obrysu danego budynku pod kątem optymalnego odprowadzania wody deszczowej, z dopuszczeniem dachów zielonych;
 - 10) zadaszenie w obrębie terenów wydzielonych [kx/uksp] i [kx/kd/uksp]: o strukturze promienistej, na rzucie pierścienia, o kącie nachylenia połaci w przedziale od 15° do 35°, przeszklony na powierzchni nie mniejszej niż 75% jego ogólnej powierzchni, przy czym dopuszcza się szkło przyciemniane, w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
 - 11) inne zadaszenia: o kącie nachylenia połaci w przedziale od 15° do 35°, przeszklone na powierzchni nie mniejszej niż 75% ogólnej powierzchni każdego z tych zadaszeń, przy czym dopuszcza się szkło przyciemniane, w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
 - 12) elewacje:
 - a) na zewnętrznych elewacjach głównego budynku dworcowego, zlokalizowanego w obrębie terenów wydzielonych: [uksp/ks-1] i [kx/kd/uksp/ks-1], w poziomie terenu równi stacyjnej, nakazuje się nawiązanie do wątku ceglanej elewacji „Lwowskiej” hali wachlarzowej, według dokumentacji konserwatorskiej oraz dostępnej ikonografii, przy czym nakazuje się zaadaptowanie tego wątku do współczesnej funkcji budynku, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia wejść do budynku,
 - b) dominujący materiał wykończenia fragmentu elewacji, o którym mowa w lit. a: cegła w kolorze ciemnoczerwonym lub ciemnobrązowym,
 - c) w górnej części zewnętrznych elewacji głównego budynku dworcowego, zlokalizowanego w obrębie terenów wydzielonych: [uksp/ks-1] i [kx/kd/uksp/ks-1], ponad fragmentem elewacji, o którym mowa w lit. a, nakazuje się elewację przeszkloną, o powierzchni

- przeszklenia nie mniejszej niż 75% tej części elewacji, wyposażoną ewentualnie w żaluzje, rolety lub łamacze światła, przy czym dopuszcza się szkło przyciemniane, w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%,
- d) dopuszcza się wykończenie fragmentów elewacji, położonych poniżej poziomu równi stacyjnej, przy zjeździe i zejściach na poziom publicznego parkingu podziemnego, okładzinami z piaskowca lub tynkami mineralnymi w kolorach: piaskowożółtym, szarym lub jasnoszarym,
 - e) dominujące kolory konstrukcji dachów, zadaszeń, wiat, obróbek blacharskich, metalowych elementów małej architektury: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy,
 - f) dominujący kolor żaluzji, rolet, łamaczy światła, o których mowa w lit. c: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy,
 - g) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji;
- 13) reklamy, szyldy i znaki handlowe:
- a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) nakazuje się wyznaczenie fragmentów elewacji pod lokalizację takich elementów, w ścisłym nawiązaniu do porządku architektonicznego danej elewacji, w tym rytmu i proporcji podziału tej elewacji,
 - c) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnych krawędzi elewacji, a także na detalach architektonicznych elewacji,
 - d) zakazuje się lokalizacji takich elementów na budynkach i budowlach oznaczonych jako wpisane do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków;
- 14) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolami [uk]:
- a) nakazuje się adaptację istniejącej zabudowy do potrzeb usług kultury, w szczególności usług związanych z ekspozycją historyczną, z dopuszczeniem usług rekreacji, turystyki lub sportu, z uwzględnieniem lit. b,
 - b) dopuszcza się adaptację istniejącej zabudowy do funkcji związanych z usługami komunikacji publicznej, w szczególności z obsługą podróżnych, z zastrzeżeniem zagospodarowania nie mniej niż 50% dostępnej powierzchni użytkowej pod usługi kultury związane z ekspozycją historyczną;
- 15) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uk:eksp]:
- a) nakazuje się utrzymanie zabytkowej obrotnicy kolejowej,
 - b) dopuszcza się adaptację zabytkowej obrotnicy kolejowej do sterowania ruchem autobusów w obrębie terenu wydzielonego [kd/kx/uksp], poprzez usytuowanie na niej unieruchomionego wagonu motorowego lub pasażerskiego, lub repliki takiego wagonu, zawierającego zaadaptowane pomieszczenia i urządzenia niezbędne do sterowania ruchem autobusów,
 - c) dopuszcza się użytkowanie zabytkowej obrotnicy kolejowej wyłącznie na potrzeby ekspozycji historycznej, jako podstawy dla zabytkowej lokomotywy lub wagonu;
- 16) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolami [uk/uksp]:
- a) nakazuje się adaptację istniejącej zabudowy do potrzeb usług kultury, w szczególności usług związanych z ekspozycją historyczną, z uwzględnieniem lit. b,
 - b) dopuszcza się adaptację istniejącej zabudowy do funkcji związanych z usługami komunikacji publicznej, w szczególności z obsługą podróżnych, również jako funkcji wiodących, z zastrzeżeniem zagospodarowania od 25% do 50% dostępnej powierzchni użytkowej pod usługi kultury związane z ekspozycją historyczną;
- 17) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uksp]:
- a) nakazuje się zabudowę związaną z usługami komunikacji publicznej, w szczególności z obsługą podróżnych, o jednej kondygnacji nadziemnej, o wysokości od 6 do 8 m, oraz o jednej kondygnacji podziemnej, przy czym w poziomie kondygnacji podziemnej dopuszcza się wyłącznie pomieszczenia socjalne lub techniczne,
 - b) nakazuje się elewacje o przewadze podziałów pionowych, twórczo nawiązujących wielkością, rytmem i kolorystyką do architektury zasieku węglowego, według dokumentacji konserwatorskiej oraz dostępnej ikonografii,
 - c) nakazuje się dach o nachyleniu połąci do 5° , z dopuszczeniem dachu zielonego;

- 18) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uksp/ks-1], w obrębie linii zabudowy nakazuje się kształtować główną halę dworca autobusowego, wraz z publicznym parkingiem podziemnym, przy czym:
- a) na parterze hali dworcowej, w poziomie równi stacyjnej, nakazuje się lokalizować kasy biletowe, stanowiska informacji dla podróżnych, sienie wejściowe z wiatrołapami, zaplecze socjalne dla pracowników, toalety dla niepełnosprawnych, przewijalnie dla małych dzieci, niezbędne pomieszczenia techniczne,
 - b) na poziomie „-1”, w poziomie publicznego parkingu podziemnego, nakazuje się lokalizować toalety, pomieszczenia techniczne i gospodarcze, a także sienie wejściowe z wiatrołapami,
 - c) na poziomie „+1”, w postaci pełnej kondygnacji lub antresoli, nakazuje się lokalizować poczekalnie oraz funkcje im towarzyszące, takie jak: czytelnie, świetlice, bawialnie dla dzieci, z dopuszczeniem toalet i przewijalni,
 - d) dopuszcza się lokalizację poziomów wyższych niż „+1”, o programie użytkowym jak dla poziomu „+1”,
 - e) nakazuje się nie mniej niż trzy piony komunikacyjne łączące wszystkie poziomy użytkowe hali dworcowej, rozmieszczone w zbliżonych do siebie odstępach, przy czym nakazuje się powiązanie pionu komunikacyjnego we wschodniej części hali z kładkami pieszymi nad równią stacyjną, w obrębie terenów wydzielonych oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx+2/kx+1] i [kx+2/kd],
 - f) poza liniami zabudowy, przy terenie wydzielonym [kx/kd/uksp/ks-1], nakazuje się pasaż pieszy prowadzący na perony przystanków autobusowych w obrębie tego terenu wydzielonego;
- 19) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kx/kd/uksp/ks-1], w poziomie równi stacyjnej nakazuje się:
- a) przystanki dla autobusów o długości do 15 m, w liczbie od 10 do 14, usytuowane promieniście, z tolerancją do 20° względem promienia, oraz perony dla podróżnych pomiędzy tymi przystankami,
 - b) plac manewrowy dla autobusów, z pasem jezdni o szerokości nie mniejszej niż 5 m, wydzielonym przy wewnętrznym obwodzie placu, a także z wydzieloną częścią dla manewrów przy wyjeżdżaniu z przystanków,
 - c) odwzorowanie w rysunku nawierzchni placu manewrowego dla autobusów zabytkowego układu torów kolejowych wokół dawnej obrotnicy kolejowej,
 - d) utworzenie repliki toru kolejowego o nawierzchni w standardzie jak dla przejazdów kolejowo-drogowych, w miejscu wskazanym na rysunku planu;
- 20) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kx/kd/uksp/ks-1], na poziomie „-1” nakazuje się publiczny parking podziemny;
- 21) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kx/kd/uksp], nakazuje się:
- a) plac z przystankami dla autobusów o długości do 8.5 m, w liczbie od 10 do 15, usytuowanymi promieniście, z tolerancją do 20° względem promienia, oraz peronami dla podróżnych, usytuowanymi pomiędzy tymi przystankami,
 - b) drogę manewrową dla autobusów, z pasem jezdni o szerokości nie mniejszej niż 5 m, wydzielonym przy wewnętrznym obwodzie placu,
 - c) nakazuje się zachowanie zabytkowego układu torowego wokół obrotnicy kolejowej, z uwzględnieniem lit. d-f,
 - d) nawierzchnię dla pojazdów kołowych nakazuje się wykonać w standardzie jak dla przejazdów kolejowo-drogowych, przy czym dopuszcza się wypełnienie szczelin między szynami a płytami nawierzchni samoutwardzającymi się materiałami półprzeźroczystymi, takimi jak samopoziomujące żywice epoksydowe,
 - e) dopuszcza się wykonanie nawierzchni dla pieszych według zasady opisanej w lit. d,
 - f) dopuszcza się wykonanie nawierzchni peronów dla podróżnych w postaci demontowanych pomostów, o nawierzchni z materiałów przezroczystych z wykończeniem antypoślizgowym, wyniesionych ponad poziom zabytkowego układu torów w nawierzchni dla pojazdów kołowych o nie więcej niż 0.15 m, przy czym w nawierzchni takich pomostów dopuszcza się podkreślenie zabytkowego układu torów kolejowych, np. poprzez stosowanie materiałów o różnym stopniu przezroczystości;

- 22) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uks/ks-1], nakazuje się:
- a) pomost stylizowany na obrotnicę kolejową, zawieszony nad przestrzenią publicznego parkingu podziemnego,
 - b) zabudowę na pomoście, o którym mowa w lit. a, stylizowaną na wagon motorowy lub inny wagon pasażerski, zawierającą niezbędne pomieszczenia i urządzenia do sterowania ruchem autobusów w obrębie terenu wydzielonego [kx/kd/uksp/ks-1];
- 23) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uks], nakazuje się kształtować budynek z zapleczem socjalnym dla pracowników, przy czym:
- a) nakazuje się powiązanie architektoniczne i funkcjonalne z budynkiem na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem [uks], wydzielonym z terenu UKSp/KSp,
 - b) dopuszcza się ogólnodostępne toalety, przewijalnie i inne pomieszczenia socjalne, na poziomie parkingu wielopoziomowego nad placem postojowym dla autobusów,
 - c) nakazuje się odseparowanie ogólnodostępnej części budynku, o której mowa w lit. b, od części budynku przeznaczonej dla pracowników;
- 24) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [ks-1], nakazuje się kształtować części ogólnodostępnego parkingu podziemnego, stanowiące całość z publicznym parkingiem podziemnym w obrębie terenów wydzielonych [uksp/ks-1] i [kx/kd/uksp/ks-1], przy czym dopuszcza się ich zagospodarowanie zielenią urządzoną, w związku z dostępem światła dziennego;
- 25) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kd:uks], w poziomie równi stacyjnej:
- a) nakazuje się drogi wewnętrzne dla autobusów i pochylnie łączące te drogi z poziomem ulicy Kochanowskiego,
 - b) dopuszcza się lokalizację dodatkowych przystanków dla wysiadających, o ile nie naruszy to bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych,
 - c) dopuszcza się zachowanie zabytkowego układu torowego, o nawierzchni w standardzie jak dla przejazdów kolejowo-drogowych, z wyjątkiem rejonów pochylni, o których mowa w lit. a, z uwzględnieniem lit. d,
 - d) nakazuje się odtworzenie toru kolejowego lub stworzenie repliki toru kolejowego, o nawierzchni w standardzie jak dla przejazdów kolejowo-drogowych, w miejscu wskazanym na rysunku planu;
- 26) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kd:uks/ks], w poziomie równi stacyjnej nakazuje się drogi wewnętrzne dla autobusów oraz parking dla autobusów, przy czym:
- a) nakazuje się zagospodarowanie terenu wydzielonego w ścisłym powiązaniu z zagospodarowaniem terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/KSp, w szczególności w zakresie układu wewnętrznych dróg dojazdowych i manewrowych, dojść pieszych dla personelu, a także kładki nad terenem wydzielonym, o której mowa w lit. c;
 - b) parking dla autobusów dopuszcza się wyłącznie jako uzupełnienie placu postojowego dla autobusów w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/KSp,
 - c) dopuszcza się kładkę nad terenem wydzielonym, łączącą zabudowę na teren wydzielonym [uks] z zabudową na terenie wydzielonym [uksp/ks-1], przez tereny wydzielone: [kd:uks/ks], [kd:uks], [kx+1] i [kx+2/kx+1], przy czym nakazuje się zlokalizowanie spodu konstrukcji tej kładki na wysokości nie mniejszej niż 4.5 m nad powierzchnią terenów wydzielonych [kd:uks] i [kd:uks/ks],
 - d) dopuszcza się obudowę kładki, o której mowa w lit. c, całkowicie przeszklonymi ścianami, z odwzorowaniem na tych ścianach wątku konstrukcji zabytkowej kładki kolejowej, łączącej niegdyś Plac Dworcowy z ulicą Kochanowskiego, w oparciu o zachowaną ikonografię oraz inne materiały konserwatorskie, z zadaszeniem dwuspadowym lub pulpitowym, o całkowicie przeszklonych połaciach, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35°, jednakowym na wszystkich połaciach,
 - e) w przeszkleniach, o których mowa w lit. d, dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%,
 - f) dominujące kolory konstrukcji kładki, o której mowa w lit. c, oraz jej obróbek blacharskich: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy,

- g) nakazuje się ogrodzenie terenu wydzielonego od strony stacji kolejowej Rzeszów Główny, przy czym dopuszcza się kształtowanie ogrodzenia z elementów ażurowych lub przejrzystych, umożliwiających wgląd w obręb terenu wydzielonego, a także dopuszcza się ukształtowanie tego ogrodzenia jako ochronnej przegrody akustycznej,
- h) dopuszcza się zachowanie elementów zabytkowego układu torowego o nawierzchni w standardzie jak dla przejazdów kolejowo-drogowych;
- 27) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kd], w poziomie ulicy Kochanowskiego nakazuje się drogę wewnętrzną dla samochodów osobowych, o szerokości jezdni nie mniejszej niż 11 m, z przejściem pieszo-rowerowym równoległym do ulicy Kochanowskiego, przy czym dopuszcza się rozdzielenie pasów ruchu wysepką;
- 28) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kd/ks-1], nakazuje się drogę wewnętrzną dla samochodów osobowych wraz z pochylnią prowadzącą z poziomu ulicy Kochanowskiego na poziom ogólnodostępnego parkingu podziemnego w obrębie terenów wydzielonych: [uksp/ks-1], [kx/kd/uksp/ks-1], [ks-1] i [uks/ks-1], przy czym dopuszcza się rozdzielenie pasów ruchu wysepką;
- 29) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx], nakazuje się ogólnodostępne place i ciągi piesze lub pieszo-rowerowe w poziomie ulicy Kochanowskiego, z dopuszczeniem małej architektury, takiej jak: miejsca do siedzenia, ławy na bagaże, oświetlenie, parkingi dla rowerów i hulajnóg, w tym hulajnóg elektrycznych, a także elementów zieleni urządzonej nie związanych trwale z podłożem;
- 30) w obrębie terenu wydzielonego [kx], położonego na zachód od terenu wydzielonego [kd/ks-1], dopuszcza się lokalizację stacji rowerowej, o ile nie zakłóci to płynności ruchu pieszych w obrębie tego terenu wydzielonego [kx];
- 31) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx/kr], nakazuje się ogólnodostępne ciągi pieszo-rowerowe w poziomie ulicy Kochanowskiego;
- 32) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx-1], nakazuje się ogólnodostępne dojścia piesze do ogólnodostępnego parkingu podziemnego w obrębie terenów wydzielonych: [uksp/ks-1], [kx/kd/uksp/ks-1], [ks-1] i [uks/ks-1], w tym schody zewnętrzne;
- 33) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx+1], nakazuje się:
 - a) ogólnodostępne ciągi piesze w poziomie równi stacyjnej, w tym schody zewnętrzne i pochylnie, prowadzące z poziomu ulicy Kochanowskiego na poziom równi stacyjnej, z dopuszczeniem małej architektury, takiej jak miejsca do siedzenia, ławy na bagaże lub oświetlenie, a także elementów zieleni urządzonej nie związanych trwale z podłożem,
 - b) zachowanie zabytkowych kominów parowozowni, oznaczonych na rysunku planu symbolami {3.12} i {3.13}, a także ich wyeksponowanie poprzez aranżację nawierzchni oraz ukształtowanie małej architektury w ich bezpośrednim sąsiedztwie,
 - c) ogrodzenie terenów wydzielonych [kx+1] sąsiadujących ze stacją kolejową Rzeszów Główny, od strony terenów tej stacji, przy czym nakazuje się kształtowanie ogrodzenia z elementów ażurowych lub przejrzystych, umożliwiających wgląd w obręb terenów wydzielonych [kx+1], a także dopuszcza się ukształtowanie tego ogrodzenia jako ochronnej przegrody akustycznej,
 - d) zachowanie zabytkowego układu torowego wokół obrotnicy kolejowej w obrębie terenu wydzielonego [kx+1] znajdującego się w sąsiedztwie terenu wydzielonego [kx/kd/uksp], z nawierzchnią w standardzie jak dla przejazdów kolejowo-drogowych, przy czym nakazuje się wypełnienie szczelin między szynami a płytami nawierzchni samoutwardzającymi się materiałami półprzezroczystymi, takimi jak samopoziomujące żywice epoksydowe;
- 34) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kx+2/kx+1], nakazuje się odcinek kładki pieszej nadciągami pieszymi zlokalizowanymi w poziomie równi stacyjnej, przy czym:
 - a) w północnej części terenu wydzielonego, w styczności z terenem wydzielonym [kx+1], nakazuje się schody wachlarzowe prowadzące z poziomu równi stacyjnej na poziom kładki, ukształtowane w nawiązaniu do łuku zewnętrznej elewacji zabudowy na terenie wydzielonym [uksp/ks-1],
 - b) nakazuje się obudowę schodów wachlarzowych, o których mowa w lit. a, całkowicie przeszkloną ścianą, ukształtowaną na zewnętrznym łuku tych schodów, w powiązaniu z zadaszeniem wokół zabudowy na terenie wydzielonym [uksp/ks-1],

- c) nakazuje się obudowę kładki całkowicie przeszklonymi ścianami, z odwzorowaniem na tych ścianach wątku konstrukcji zabytkowej kładki kolejowej, łączącej niegdyś Plac Dworcowy z ulicą Kochanowskiego, w oparciu o zachowaną ikonografię oraz inne materiały konserwatorskie, z zadaszeniem dwuspadowym lub pulpitowym, o całkowicie przeszklonych połaciach, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35° , jednakowym na wszystkich połaciach,
 - d) w przeszkleniach, o których mowa w lit. a-c, dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
 - e) dominujące kolory konstrukcji, obróbkę blacharskich, metalowych elementów małej architektury: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy;
- 35) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kx+2/kx], nakazuje się odcinek kładki pieszej nad ciągiem pieszym zlokalizowanym w poziomie publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonej symbolem KDD/KX, przy czym:
- a) nakazuje się obudowę kładki całkowicie przeszklonymi ścianami, z odwzorowaniem na tych ścianach wątku konstrukcji zabytkowej kładki kolejowej, łączącej niegdyś Plac Dworcowy z ulicą Kochanowskiego, w oparciu o zachowaną ikonografię oraz inne materiały konserwatorskie, z zadaszeniem dwuspadowym lub pulpitowym, o całkowicie przeszklonych połaciach, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35° , jednakowym na wszystkich połaciach,
 - b) nakazuje się zabudowę w postaci pionu komunikacji pieszej prowadzącego z poziomu kładki na poziom terenu, zawierającego klatkę schodową o szerokości biegu schodów nie mniejszej niż 2.4 m w świetle poręczy, windę z kabiną o wymiarach wewnętrznych nie mniejszych niż 1.6 x 1.6 m,
 - c) zadaszenie pionu komunikacyjnego, o którym mowa w lit. b: dwu- lub czterospadaowe, o pochyleniu połaci dachowych w przedziale od 15° do 35° , jednakowym na wszystkich połaciach, przeszklone na powierzchni nie mniejszej niż 50% powierzchni każdej połaci dachowej,
 - d) dopuszcza się obudowę pionu komunikacyjnego, o którym mowa w lit. b, całkowicie przeszklonymi ścianami,
 - e) w przeszkleniach, o których mowa w lit. a-d, dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
 - f) dominujące kolory konstrukcji, obróbkę blacharskich, metalowych elementów małej architektury: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy;
- 36) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx+2/kd], nakazuje się odcinki kładek pieszych nad drogami wewnętrznymi dla autobusów zlokalizowanymi w poziomie równi stacyjnej, przy czym:
- a) nakazuje się zlokalizowanie spodu konstrukcji kładki na wysokości nie mniejszej niż 8.5 m nad poziomem równi stacyjnej,
 - b) nakazuje się obudowę kładki prowadzącej w kierunku południowym, w stronę terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX, całkowicie przeszklonymi ścianami, z odwzorowaniem na tych ścianach wątku konstrukcji zabytkowej kładki kolejowej, łączącej niegdyś Plac Dworcowy z ulicą Kochanowskiego, w oparciu o zachowaną ikonografię oraz inne materiały konserwatorskie, z zadaszeniem dwuspadowym lub pulpitowym, o całkowicie przeszklonych połaciach, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35° , jednakowym na wszystkich połaciach,
 - c) w przeszkleniach, o których mowa w lit. a, dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
 - d) dominujące kolory konstrukcji, obróbkę blacharskich, metalowych elementów małej architektury: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy;
- 37) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx+2/kk], nakazuje się odcinki kładki pieszej nad terenami kolejowymi, znajdującymi się w poziomie równi stacyjnej, przy czym:
- a) nakazuje się zlokalizowanie spodu konstrukcji kładki na wysokości nie mniejszej niż 8.5 m nad poziomem równi stacyjnej,

- b) nakazuje się obudowę kładki całkowicie przeszklonymi ścianami, z odwzorowaniem na tych ścianach wątku konstrukcji zabytkowej kładki kolejowej, łączącej niegdyś Plac Dworcowy z ulicą Kochanowskiego, w oparciu o zachowaną ikonografię oraz inne materiały konserwatorskie, z zadaszeniem dwuspadowym lub pulpitowym, o całkowicie przeszklonych połaciach, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35° , jednakowym na wszystkich połaciach,
 - c) w przeszkleniach, o których mowa w lit. b, dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%,
 - d) dominujące kolory konstrukcji, obróbkę blacharskich, metalowych elementów małej architektury: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy;
- 38) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx+2/kx/kk], nakazuje się odcinki kładki pieszej nad terenami kolejowymi, znajdującymi się w poziomie równi stacyjnej, wraz z pionami komunikacyjnymi łączącymi poziom tej kładki z poziomem peronów nr 2 i nr 3 stacji kolejowej Rzeszów Główny, stanowiących część równi stacyjnej, przy czym:
- a) nakazuje się zabudowę w postaci pionów komunikacji pieszej prowadzących z poziomu kładki na poziom peronów stacyjnych, tj. klatek schodowych o szerokości biegu schodów nie mniejszej niż 2.4 m w świetle poręczy, z windami o wymiarach wewnętrznych kabiny nie mniejszych niż 1.6 x 1.6 m, przy czym zadaszenie tych pionów komunikacyjnych – dwuspadowe, o pochyleniu poprzecznym połaci dachowych w przedziale od 15° do 35° ; przeszklone na powierzchni nie mniejszej niż 50% powierzchni każdej połaci dachowej,
 - b) dopuszcza się obudowę pionów komunikacyjnych, o których mowa w lit. a, całkowicie przeszklonymi ścianami,
 - c) nakazuje się obudowę kładki całkowicie przeszklonymi ścianami, z odwzorowaniem na tych ścianach wątku konstrukcji zabytkowej kładki kolejowej, łączącej niegdyś Plac Dworcowy z ulicą Kochanowskiego, w oparciu o zachowaną ikonografię oraz inne materiały konserwatorskie, z zadaszeniem dwuspadowym lub pulpitowym, o całkowicie przeszklonych połaciach, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35° , jednakowym na wszystkich połaciach,
 - d) w przeszkleniach, o których mowa w lit. a-c, dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%,
 - e) dominujące kolory konstrukcji, obróbkę blacharskich, metalowych elementów małej architektury: ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy;
- 39) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [kx:eksp], nakazuje się ogólnodostępne place dla pieszych, z małą architekturą służącą rekreacji, taką jak ławki i inne miejsca do siedzenia, a także z elementami ekspozycji historycznej, przy czym:
- a) nawierzchnia – żwirowa lub szutrowa, z dopuszczeniem innych nawierzchni utwardzonych, dostosowanych do danych elementów ekspozycji historycznej, oraz z dopuszczeniem niskiej zieleni urządzonej,
 - b) nakazuje się ogrodzenie terenu wydzielonego [kx:eksp] przylegającego do terenu stacji kolejowej Rzeszów Główny, od terenu tej stacji, przy czym nakazuje się kształtowanie ogrodzenia z elementów ażurowych lub przezrzystych, umożliwiających wgląd w obręb terenu wydzielonego, przy czym dopuszcza się ukształtowanie tego ogrodzenia jako ochronnej przegrody akustycznej,
 - c) w nawierzchni terenu wydzielonego [kx:eksp], o którym mowa w lit. b, dopuszcza się utrzymanie elementów zabytkowego układu torowego, o nawierzchni w standardzie jak dla przejazdów kolejowo-drogowych,
 - d) na terenie wydzielonym [kx:eksp] zawierającym w swym obrębie stanowisko dla ekspozycji samolotu odrzutowego TS-11 „Iskra” w postaci terenu wydzielonego [kx:eksp-ts11], nakazuje się zagospodarowanie terenu pod kątem optymalnej ekspozycji tego samolotu, a także stałej wystawy informacyjnej poświęconej temu typowi samolotów, wraz z kontekstem historycznym polskiej i regionalnej produkcji lotniczej,
 - e) na terenie wydzielonym [kx:eksp] zawierającym w swym obrębie zabytek techniki militarnej (przedwojenny schron szczelinowy dla stanowiska obrony przeciwlotniczej, oznaczony na rysunku planu symbolem {6.1}), nakazuje się zagospodarowanie terenu pod kątem optymalnej

- ekspozycji tego zabytku, a także stałej wystawy informacyjnej poświęconej temu zabytkowi wraz z jego kontekstem historycznym;
- 40) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kx:eksp-ts11] nakazuje się stanowisko dla ekspozycji samolotu odrzutowego TS-11 „Iskra”, o nawierzchni z sześciokątnych kostek betonowych, tzw. trylinki;
 - 41) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kx:eksp-bofors], nakazuje się stanowisko dla ekspozycji przedwojennego działu przeciwlotniczego „Bofors” wz. 36 lub repliki takiego działu, lub instalacji przestrzennej inspirowanej takim działem;
 - 42) na terenach wydzielonych, oznaczonych na rysunku planu symbolem [ks:t] nakazuje się parkingi dla taksówek wraz z dojazdami i drogami manewrowymi, przy czym:
 - a) stanowiska dla taksówek: po południowej stronie terenu wydzielonego, przy liniach podziału wewnętrznego od strony terenów wydzielonych [kx] lub [kx/kr], równoległe do tych linii,
 - b) nakazuje się lokalizować przejście pieszo-rowerowe wzdłuż ciągów rowerowych wyznaczonych na rysunku planu;
 - 43) w miejscu wyznaczonym na rysunku planu nakazuje się przejście podziemne pomiędzy tunelem pod stacją kolejową Rzeszów Główny, znajdującym się poza granicą obszaru planu, a budynkiem hali głównej dworca autobusowego w obrębie terenu wydzielonego [uksp/ks-1], przy czym:
 - a) nakazuje się dojście z przejścia podziemnego do zabudowy w obrębie terenu wydzielonego [uksp], przylegającego do tego przejścia podziemnego,
 - b) dopuszcza się dojście z przejścia podziemnego do zabudowy w obrębie terenu wydzielonego [uk/uksp], przylegającego do tego przejścia podziemnego,
 - c) dopuszcza się doświetlenie przejścia podziemnego światłem dziennym poprzez świetliki zlokalizowane w obrębie terenu wydzielonego [kx:eksp], a także od strony terenu wydzielonego [uk:eksp], przylegającego do tego przejścia podziemnego, poprzez przeszklenie elementów zabytkowej obrotnicy kolejowej,
 - d) na północnej ścianie wewnątrz przejścia podziemnego, na odcinku w obrębie terenu wydzielonego [kx/kd/uksp], nakazuje się podświetlaną ekspozycję, dotyczącą historii kolei na terenie Rzeszowa i jego najbliższych okolic, składającą się ze zdjęć, makiet i modeli o tematyce kolejowej,
 - e) na południowej ścianie wewnątrz przejścia podziemnego, na całej długości tej ściany, dopuszcza się taką ekspozycję, o której mowa w lit. d, lecz dotyczącą również innych środków transportu publicznego, w tym transportu autobusowego i lotniczego;
 - 44) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) parking dla taksówek: o liczbie stanowisk odjazdowych nie mniejszej niż 15, a także o liczbie stanowisk dla wysiadających nie mniejszej niż 5,
 - c) parking ogólnodostępny w systemie „Kiss&Ride”: o liczbie miejsc parkingowych nie mniejszej niż 30, w publicznym parkingu podziemnym w obrębie terenów wydzielonych oznaczonych symbolami: [ks-1], [kx/kd/uksp/ks-1], [uksp/ks-1],
 - d) parkingi ogólnodostępne: w publicznym parkingu podziemnym w obrębie terenów wydzielonych oznaczonych symbolami: [ks-1], [kx/kd/uksp/ks-1], [uksp/ks-1],
 - e) dopuszcza się lokalizację miejsc parkingowych, niezbędnych do obsługi terenu, wynikających ze wskaźnika, o którym mowa w lit. a, także w publicznym parkingu wielopoziomowym w obrębie terenów oznaczonych symbolami: [ks/ks-1], [uks/ks/ks-1] i [uks/ks], wydzielonych z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/KSp.
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:
- 1) nakazuje się zagospodarować teren jako jedną działkę budowlaną;
 - 2) tereny wydzielone, oznaczone symbolem [kx+2/kk], w poziomie równi stacyjnej stanowią całość z terenami linii kolejowych, znajdujących się po wschodniej i po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi dojazdowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.1,

- b) z terenów fragmentów publicznej drogi zbiorczej w ciągu ulicy Kochanowskiego, oznaczonych na rysunku planu symbolami KDZ.1 i KDZ.2,
- c) z ulicy Kochanowskiego, znajdującej się po północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
- 2) dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX,
 - b) z terenu publicznego ciągu pieszego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.1;
- 3) przebieg ciągów rowerowych: zgodnie z rysunkiem planu.

§ 12. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp/KSp, o powierzchni ok. 1.64 ha, przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci zaplecza parkingowego regionalnego dworca autobusowego, parkingi publiczne i drogi wewnętrzne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:

- 1) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [uks], przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej o ograniczonej dostępności, w poziomie równi stacyjnej;
- 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [uks/ks], przeznacza się pod usługi komunikacji publicznej o ograniczonej dostępności – parking (plac postojowy) dla autobusów, z dopuszczeniem publicznego parkingu wielopoziomowego;
- 3) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [uks/ks/ks-1], przeznacza się pod usługi komunikacji publicznej o ograniczonej dostępności – parking (plac postojowy) dla autobusów oraz pod publiczny parking wielopoziomowy, z dopuszczeniem podziemnego parkingu lub zespołu boksów garażowych o ograniczonej dostępności;
- 4) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [ks/ks-1], przeznacza się pod publiczny parking wielopoziomowy, a także pod podziemny parking lub zespół boksów garażowych o ograniczonej dostępności;
- 5) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kd:uks], przeznacza się pod drogi wewnętrzne o ograniczonej dostępności – dla autobusów, w poziomie równi stacyjnej, w tym pochylnie prowadzące na ten poziom z poziomu ulicy Kochanowskiego lub z poziomu ulicy Żółkiewskiego.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
- 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 10% ogólnej powierzchni terenu;
- 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 55% ogólnej powierzchni terenu;
- 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 21 m ponad poziom równi stacyjnej;
- 6) gabaryty zabudowy: do 5 kondygnacji nadziemnych;
- 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla terenu: od 0.25 do 2.75;
- 8) dachy: o kącie nachylenia połaci dachowych do 5°, o geometrii dostosowanej do obrysu danego budynku pod kątem optymalnego odprowadzania wody deszczowej, z dopuszczeniem parkingów dla samochodów osobowych na dachach, a także dachów zielonych;
- 9) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uks], nakazuje się kształtować budynek z zapleczem socjalnym dla pracowników, przy czym:
 - a) nakazuje się zintegrowanie architektoniczne i funkcjonalne z budynkiem na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem [uks], wydzielonym z terenu UKSp/Uk,
 - b) dopuszcza się ogólnodostępne toalety, przewijalnie i inne pomieszczenia socjalne, w części budynku na poziomie parkingu nad placem postojowym dla autobusów,
 - c) nakazuje się odseparowanie ogólnodostępnej części budynku, o której mowa w lit. b, od części budynku przeznaczonej dla pracowników;
- 10) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uks/ks]:
 - a) w poziomie równi stacyjnej nakazuje się parking (plac postojowy) dla autobusów, wraz z niezbędnymi drogami dojazdowymi i manewrowymi, z dopuszczeniem infrastruktury

- technicznej niezbędnej do obsługi autobusów, w tym stacji paliw lub stacji do ładowania elektrycznego,
- b) nad parkingiem (placem postojowym) dla autobusów dopuszcza się publiczny parking wielopoziomowy, zintegrowany z analogicznym parkingiem na terenie wydzielonym [uks/ks/ks-1], z dopuszczeniem stacji do ładowania elektrycznego;
- 11) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [uks/ks/ks-1]:
- a) w poziomie równi stacyjnej nakazuje się parking (plac postojowy) dla autobusów, wraz z drogami dojazdowymi i manewrowymi, zintegrowany z zagospodarowaniem terenu [kd:uks/ks], wydzielonego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, z dopuszczeniem infrastruktury technicznej niezbędnej do obsługi autobusów, w tym stacji paliw lub stacji do ładowania elektrycznego,
 - b) nad placem postojowym dla autobusów nakazuje się publiczny parking wielopoziomowy, zintegrowany z analogicznym parkingiem na terenie wydzielonym [ks/ks-1], z dopuszczeniem stacji do ładowania elektrycznego, a także kładkę dla pieszych, prowadzącą z parkingu w stronę hali dworcowej planowanej w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, zgodnie z rysunkiem planu,
 - c) dopuszcza się podziemny parking lub zespół boksów garażowych o ograniczonej dostępności, zintegrowany z analogicznym podziemnym parkingiem lub zespołem boksów garażowych w obrębie terenu wydzielonego [ks/ks-1],
 - d) zakazuje się lokalizacji stacji do ładowania elektrycznego na poziomie podziemnym;
- 12) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [ks/ks-1], nakazuje się publiczny parking wielopoziomowy, o nie mniej niż trzech kondygnacjach nadziemnych, z dopuszczeniem stacji do ładowania elektrycznego, oraz podziemny parking lub zespół boksów garażowych o ograniczonej dostępności, przy czym:
- a) nakazuje się zintegrowanie publicznego parkingu wielopoziomowego z analogicznym parkingiem nad parkingiem (placem postojowym) dla autobusów w obrębie terenu wydzielonego [uks/ks/ks-1],
 - b) nakazuje się zintegrowanie podziemnego parkingu lub zespołu boksów garażowych z analogicznym podziemnym parkingiem lub zespołem boksów garażowych w obrębie terenu wydzielonego [uks/ks/ks-1];
 - c) zakazuje się lokalizacji stacji do ładowania elektrycznego na poziomie podziemnym;
 - d) na elewacji od strony terenu fragmentu publicznej drogi zbiorczej w ciągu ulicy Kochanowskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDZ.1, z wyjątkiem wejść, wjazdów i wyjazdów, a także na elewacji od strony terenu usług zdrowia, oznaczonego na rysunku planu symbolem Uz.1, nakazuje się trejaże lub inne instalacje dla roślinności pnącej;
- 13) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [kd:uks], nakazuje się drogi wewnętrzne dla autobusów w poziomie równi stacyjnej oraz pochylnie łączące te drogi z poziomem terenu publicznej drogi dojazdowej KDD.1, przy czym:
- a) dopuszcza się pochylnie łączące drogi wewnętrzne dla autobusów w poziomie równi stacyjnej z poziomem ulicy Żółkiewskiego, o ile realizacja tych pochylni nie utrudni powiązania komunikacyjnego z terenem publicznej drogi dojazdowej KDD.1,
 - b) zakazuje się lokalizacji ogólnodostępnych ciągów pieszych;
- 14) reklamy, szyldy lub znaki handlowe:
- a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy – nie większa niż 15% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach, a także na tych elewacjach, na których nakazuje się trejaże lub inne instalacje dla roślinności pnącej;
- 15) miejsca parkingowe:
- a) nakazuje się lokalizację miejsc parkingowych dla autobusów w formie placu postojowego w poziomie równi stacyjnej, zawierającego od 15 do 25 stanowisk postojowych dla autobusów, wraz z drogami dojazdowymi i manewrowymi,
 - b) nakazuje się lokalizację miejsc parkingowych dla samochodów osobowych w formie naziemnego parkingu wielopoziomowego lub parkingu podziemnego,

- c) zakazuje się lokalizacji miejsc parkingowych dla samochodów osobowych w formie otwartych parkingów w poziomie terenu,
- d) wskaźnik miejsc parkingowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały.
- 3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: nakazuje się zagospodarować teren jako jedną działkę budowlaną.
- 4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd i dojście:
 - 1) z terenu fragmentu publicznej drogi zbiorczej w ciągu ulicy Kochanowskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDZ.2;
 - 2) z terenu publicznej drogi dojazdowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.1, z uwzględnieniem pkt. 5;
 - 3) z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk;
 - 4) z ulicy Żółkiewskiego, znajdującej się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu, z uwzględnieniem pkt. 5;
 - 5) nakazuje się:
 - a) dojazd z terenu KDD.1 oraz z ulicy Żółkiewskiego – wyłącznie dla autobusów i pojazdów technicznych związanych z usługami komunikacji publicznej,
 - b) dojście z terenu KDD.1 oraz z ulicy Żółkiewskiego – wyłącznie o charakterze służbowym, dla pracowników usług komunikacji publicznej.
- § 13. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp, o powierzchni ok. 0.17 ha, przeznaczony jest pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej.
- 2. Zasady zagospodarowania terenu:
 - 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% ogólnej powierzchni terenu;
 - 4) powierzchnia zabudowy: do 25% ogólnej powierzchni terenu;
 - 5) gabaryty zabudowy: budynki od 1 do 2 kondygnacji nadziemnych;
 - 6) wysokość zabudowy: do 15 m;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy: od 0.1 do 0.5;
 - 8) dachy:
 - a) na budynkach – o kącie nachylenia połaci dachowych do 12°, o geometrii dostosowanej do obrysu danego budynku pod kątem optymalnego odprowadzania wody deszczowej, z dopuszczeniem dachów zielonych,
 - b) na zadaszeniach – o kącie nachylenia połaci dachowych od 15° do 35°, jednakowym w obrębie danego zadaszenia, o geometrii dostosowanej do obrysu danego zadaszenia pod kątem optymalnego odprowadzania wody deszczowej, z przeszkleniami na powierzchni nie mniejszej niż 50% powierzchni danego zadaszenia, przy czym w przeszkleniach tych dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%,
 - 9) elewacje: w kolorze piaskowożółtym, z dopuszczeniem przeszkleń na powierzchni do 50% powierzchni danej elewacji;
 - 10) reklamy, szyldy lub znaki handlowe: zakazuje się lokalizację takich elementów na zabudowie;
 - 11) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) nakazuje się sytuować w postaci stanowisk w poziomie terenu.
- 3. Zasada scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: nakazuje się zagospodarować teren jako jedną działkę budowlaną.
- 4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd i dojście:
 - 1) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulicy Bardowskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.3;
 - 2) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4.

§ 14. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/UKSp, o powierzchni ok. 0.67 ha, przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne, z dopuszczeniem usług komunikacji publicznej.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
- 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% ogólnej powierzchni terenu, przy czym dopuszcza się uzyskanie limitu powierzchni biologicznie czynnej przez lokalizację zieleni urządzonej na części dachów, w postaci dachów zielonych;
- 4) powierzchnia zabudowy: do 93% ogólnej powierzchni terenu;
- 5) wysokość zabudowy: do 21 m, przy czym:
 - a) wysokość zabudowy w licu elewacji południowej od strony ulicy Grottgera, na odcinku przylegającym bezpośrednio do tej ulicy – nie większa niż 16.5 m,
 - b) zabudowę o wysokości większej niż 16.5 m dopuszcza się w odległości nie mniejszej niż 4.5 m od lica elewacji południowej od strony ulicy Grottgera, na odcinku tej elewacji przylegającym bezpośrednio do tej ulicy;
- 6) gabaryty zabudowy: budynki od 3 do 6 kondygnacji nadziemnych;
- 7) wskaźnik intensywności zabudowy: od 0.15 do 2.7;
- 8) dachy:
 - a) tarasy o nachyleniu połaci do 5°, przy czym dopuszcza się dachy zielone na powierzchni do 50% ogółu powierzchni zabudowy na terenie,
 - b) geometria dachów: układ połaci symetryczny wobec obrysu danego dachu, z uwzględnieniem optymalnego odprowadzenia wody deszczowej,
 - c) kolorystyka: nawierzchnie tarasów, o których mowa w lit. a, nakazuje się w kolorze szarym lub ciemnoszarym;
- 9) elewacje:
 - a) elewację południową, od strony ulicy Grottgera, na odcinku przylegającym bezpośrednio do tej ulicy, nakazuje się podzielić wizualnie na odcinki o długości od 16.5 do 21 m,
 - b) na odcinku elewacji południowej, od strony ulicy Grottgera, przylegającym bezpośrednio do tej ulicy, nakazuje się podziały poziome i pionowe o rytmie, wielkości i wzajemnych proporcjach nawiązujących do zabudowy oznaczonej na rysunku planu jako wpisana do gminnej ewidencji zabytków,
 - c) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - d) dopuszcza się otwory okienne i drzwiowe w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach terenu;
- 10) reklamy, szyldy lub znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy – nie większa niż 10% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
- 11) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) miejsca parkingowe nakazuje się lokalizować na parkingach w obrysie zabudowy – podziemnych lub wielopoziomowych, z wyłączeniem kondygnacji parteru.

3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: nakazuje się zagospodarować teren jako jedną działkę budowlaną.

4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:

- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulicy Grottgera, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.1
 - b) z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem rowerowym, w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KR,

- c) ze skrzyżowania ulic: Grunwaldzkiej i Grottgera, znajdującego się po południowej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) dojście:
 - a) z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Up,
 - b) z Placu Dworcowego, znajdującego się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu,
 - c) ze skrzyżowania ulic: Asnyka i Grottgera, znajdującego się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.
- § 15. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/Up, o powierzchni ok. 0.80 ha, przeznaczony jest pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub usługi publiczne.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
- 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 10% każdej działki budowlanej, przy czym dopuszcza się uzyskanie limitu powierzchni biologicznie czynnej przez lokalizację zieleni urządzonej na dachach, w postaci dachów zielonych;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 85% każdej działki budowlanej;
 - 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 21 m;
 - 6) gabaryty zabudowy: budynki od 2 do 5 kondygnacji nadziemnych;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej: od 0.5 do 4.25;
 - 8) dachy:
 - a) kąt nachylenia połaci dachowych: do 12°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku,
 - b) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - c) dopuszcza się dachy zielone, a także tarasy z urządzeniami rekreacyjnymi lub sportowymi,
 - d) elementy związane z komunikacją pionową w zabudowie (windy, klatki schodowe itp.), oraz elementy infrastruktury technicznej (kominy, wentylatory itp.), nakazuje się lokalizować nie bliżej niż 3 m od krawędzi dachu w zewnętrznym obrysie zabudowy na danej działce budowlanej;
 - 9) elewacje:
 - a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych,
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach działek budowlanych, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
 - 10) reklamy, szyldy lub znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy – nie większa niż 10% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
 - 11) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) nakazuje się lokalizować w obrębie zabudowy: w garażach, w parkingu podziemnym lub w parkingu wielopoziomowym, z uwzględnieniem lit. c,
 - c) dopuszcza się lokalizację miejsc parkingowych na otwartych parkingach w poziomie terenu, w ilości nie większej niż 50% ilości miejsc parkingowych niezbędnych dla zagospodarowania danej działki budowlanej;
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:

- 1) powierzchnia działki budowlanej: nie mniejsza niż 0.10 ha;
 - 2) szerokość frontu działki budowlanej: nie mniejsza niż 20 m.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi dojazdowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.1,
 - b) z ulicy Kochanowskiego, znajdującej się po północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) dojście: z ulicy Żółkiewskiego znajdującej się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

§ 16. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp/Up, o powierzchni ok. 0.65 ha, przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci lokalnego centrum komunikacji autobusowej, usługi publiczne z dopuszczeniem usług niepublicznych, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:

- 1) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [up/u], przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi publiczne, z dopuszczeniem usług niepublicznych;
 - 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx/up/u], przeznacza się pod ogólnodostępny plac dla pieszych z zadaszeniem oraz innymi urządzeniami niezbędnymi do sezonowego pełnienia funkcji usługowych;
 - 3) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze;
 - 4) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kd:uks], przeznacza się pod drogę wewnętrzną o ograniczonej dostępności – dla autobusów, w tym zatoki przystanków autobusowych.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
- 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% ogólnej powierzchni terenu;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 25% ogólnej powierzchni terenu;
 - 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 12 m;
 - 6) gabaryty zabudowy: budynki do 2 kondygnacji nadziemnych;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy: od 0.2 do 0.5;
 - 8) dachy:
 - a) nakazuje się odtworzenie dachu stromego na tej części zabudowy na terenie wydzielonym [up/u], która przekryta jest stropodachem, w nawiązaniu do dachu na pozostałej części zabudowy na tym terenie, z uwzględnieniem lit. b-f,
 - b) kąt nachylenia połaci dachowych: 30°, jednakowy dla wszystkich połaci,
 - c) geometria połaci dachowych: dachy dwuspadowe, o kalenicy w osi wzdłużnej danego budynku lub zadaszenia, z uwzględnieniem lit. g,
 - d) dopuszcza się przeszklenie do 25% powierzchni połaci każdego dachu, w formie symetrycznych świetlików usytuowanych w kalenicy dachu, przy czym w przeszkleniu dopuszcza się szkło przyciemniane, w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%,
 - e) nakazuje się wykończenie nie przeszklonych części połaci dachowych, rynien i obróbek blacharskich w kolorze ciemnobrązowym, o jednakowym odcieniu na wszystkich wymienionych elementach,
 - f) dopuszcza się podział połaci dachu przez ściany ogniowe rozdzielające poszczególne segmenty istniejącego budynku prostopadle do jego osi podłużnej, wykończone w kolorach stosowanych na elewacjach i w obróbkach blacharskich budynku, przy czym grzbiety takich ścian, o nachyleniu identycznym jak nachylenie połaci dachu, nie mogą sięgać wyżej niż 0.5 m ponad te połacie,
 - g) zadaszenie na terenie wydzielonym [kx/up/u]: w formie symetrycznego dachu dwuspadowego o kącie nachylenia połaci 30°, jednakowym na obu połaciach, o kalenicy w osi wzdłużnej

- budynków na terenie wydzielonym [up/u], przeszklone na powierzchni nie mniejszej niż 75% jego ogólnej powierzchni, przy czym w przeszkleńiu dopuszcza się szkło przyciemniane, w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%,
- h) zadaszenie na terenie wydzielonym [ks]: w formie dachu pulpituowego oddzielnego od dachu zabudowy na terenie [up/u], przeszklone na powierzchni nie mniejszej niż 75% jego ogólnej powierzchni, o kącie nachylenia połaci 30°, przy czym w przeszkleńiu dopuszcza się szkło przyciemniane, w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
- 9) elewacje:
- a) nakazuje się przebudowę wszystkich elewacji zasadniczej bryły istniejącego budynku, oznaczonego jako wpisany do gminnej ewidencji zabytków, celem przywrócenia kształtów i obramowań otworów okiennych lub drzwiowych z łukowymi nadprożami w miejscach, gdzie zostały one uprzednio usunięte bądź przebudowane na otwory o nadprożach poziomych lub na otwory bez obramowań, przy czym nakazuje się przyjąć za wzór wielkość, proporcje, kształt oraz wzajemne usytuowanie otworów drzwiowych i okiennych z łukowymi nadprożami oraz ich obramowań, znajdujących się na elewacjach istniejącego budynku,
 - b) nakazuje się wykończenie elewacji tynkiem mineralnym w kolorze piaskowożółtym, jednakowym dla wszystkich elewacji, z dopuszczeniem koloru białego na wszystkich obramowaniach otworów okiennych i drzwiowych,
 - c) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na elewacjach,
 - d) nakazuje się przeszklenie wszystkich drzwi w nie mniej niż 50% powierzchni każdych drzwi, przy czym dopuszcza się stosowanie szkła o obniżonej przezierności lub szkła przyciemnianego w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%, a w elewacji północnej również szkła refleksyjnego,
 - e) nakazuje się rozbudowę rampy przy południowej elewacji istniejącego budynku o nie mniej niż dwie pochylnie, sytuowane równolegle do krawędzi rampy, o dodatkowe schody o biegach równoległych do krawędzi rampy, a także o niezbędne spoczniki dla tych pochylni oraz schodów, przy czym nakazuje się wyposażenie rampy, pochylni i schodów w barierki i pochwyty, wykończone w kolorze ciemnobrązowym,
 - f) nakazuje się elementy ograniczające dostęp do rampy znajdującej się przy północnej elewacji istniejącego budynku od strony terenu stacji kolejowej Rzeszów Główny, wykończone w kolorze ciemnobrązowym,
 - g) nawierzchnie ramp, pochylni i schodów nakazuje się kształtować z materiałów o właściwościach przeciwpoślizgowych, w kolorze jasnoszarym;
- 10) reklamy, szyldy i znaki handlowe:
- a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy – nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów na barierkach, poręczach i innych elementach ażurowych, a także powyżej górnej krawędzi okapu dachów;
- 11) miejsca parkingowe:
- a) wskaźnik miejsc parkingowych – nie mniej niż 6 miejsc parkingowych, w tym nie mniej niż 1 miejsce parkingowe dla samochodów zaopatrzonych w kartę parkingową,
 - b) miejsca parkingowe, niezbędne do obsługi terenu, nakazuje się zlokalizować w obrębie terenu [ks], wydzielonego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KR.
3. Zasada scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu – nakazuje się zagospodarowanie terenu jako jednej działki budowlanej.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym, w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KR
 - b) z Placu Dworcowego, znajdującego się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) dojście: z terenu publicznego ciągu pieszego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2.

§ 17. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.1, o powierzchni ok. 0.49 ha, przeznaczają się pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
- 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 10% powierzchni każdej działki budowlanej;
- 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 85% powierzchni każdej działki budowlanej;
- 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 16.5 m;
- 6) gabaryty zabudowy: budynki od 2 do 4 kondygnacji nadziemnych;
- 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej: od 0.40 do 3.40;
- 8) dachy:
 - a) na budynkach oznaczonych jako wpisane do gminnej ewidencji zabytków – w nawiązaniu do dachów istniejących,
 - b) kąt nachylenia połaci dachowych: od 25° do 35°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku,
 - c) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - d) doświetlenie przestrzeni poddasza: przez okna połaciowe lub świetliki zlokalizowane w kalenicy dachu, przy czym dopuszcza się doświetlenie poddasza przez lukarny, pod warunkiem ich zlokalizowania na połaciach dachów od strony podwórzy,
 - e) nakazuje się kolor ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich;
- 9) elewacje:
 - a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg publicznych,
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach działek budowlanych, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
- 10) reklamy, szyldy i znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy – nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
- 11) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji usługowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji mieszkaniowych: nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każdy lokal mieszkalny,
 - c) lokalizacja miejsc parkingowych: w garażach w obrębie zabudowy lub w formie stanowisk na otwartym terenie,
 - d) dopuszcza się zlokalizowanie nie więcej niż 50% miejsc parkingowych, niezbędnych dla obsługi danej działki budowlanej, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.

3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:

- 1) powierzchnia działki budowlanej: nie mniejsza niż 0.10 ha;
- 2) szerokość frontu działki budowlanej: nie mniejsza niż 15 m.

4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:

- 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX;
- 2) dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi lokalnej z udziałem zieleni urządzonej, w obrębie Placu Kilińskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL/ZP,
 - b) z Placu Dworcowego, znajdującego się po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu,
 - c) z ulicy Grottgiera, znajdującej się po południowej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

§ 18. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.2, o powierzchni ok. 0.15 ha, przeznaczony jest pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:

- 1) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [u/m], przeznaczony jest pod zabudowę usługową lub mieszkaniową o wysokich walorach estetycznych i kulturowych;
- 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [u/m/ks], przeznaczony jest pod zabudowę usługową lub mieszkaniową, z dopuszczeniem miejsc parkingowych w parterze zabudowy.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
- 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% powierzchni terenu, przy czym dopuszcza się uzyskanie limitu powierzchni biologicznie czynnej przez lokalizację zieleni urządzonej na części dachów, w postaci dachów zielonych;
- 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 88% powierzchni terenu;
- 5) wysokość zabudowy:
 - a) na terenie wydzielonym [u/m]: nie większa niż 16.5 m;
 - b) na terenie wydzielonym [u/m/ks]: nie większa niż 21 m;
- 6) gabaryty zabudowy:
 - a) na terenie wydzielonym [u/m]: od 2 do 4 kondygnacji nadziemnych,
 - b) na terenie wydzielonym [u/m/ks]: od 3 do 6 kondygnacji nadziemnych,
- 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla terenu: od 0.5 do 5.5;
- 8) dachy na terenie wydzielonym [u/m]:
 - a) kąt nachylenia połaci dachowych: od 25° do 35°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku, przy czym na powierzchni do 20% ogółu powierzchni terenu wydzielonego [u/m] dopuszcza się taras o nachyleniu do 5°, o krawędziach odsuniętych od linii zabudowy nie mniej niż o 6 m,
 - b) geometria połaci dachowych: dachy wielospadowe, kształtowane z uwzględnieniem optymalnego odprowadzenia wody deszczowej,
 - c) doświetlenie przestrzeni poddasza: wyłącznie przez okna połaciowe lub świetliki zlokalizowane w przestrzeni tarasu, o którym mowa w lit. a,
 - d) nakazuje się kolor ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich, przy czym nawierzchnię tarasu, o którym mowa w lit. a, nakazuje się w kolorze szarym lub ciemnoszarym;
- 9) dachy na terenie wydzielonym [u/m/ks]:
 - a) tarasy o nachyleniu połaci do 5°, przy czym na powierzchni do 50% ogółu powierzchni terenu wydzielonego [u/m/ks] dopuszcza się ich uzupełnienie o dachy zielone,
 - b) geometria dachów: układ połaci symetryczny wobec obrysu danego dachu, z uwzględnieniem optymalnego odprowadzenia wody deszczowej,
 - c) kolorystyka: nawierzchnie tarasów, o których mowa w lit. a, nakazuje się w kolorze szarym lub ciemnoszarym;
- 10) elewacje:
 - a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,

- b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych,
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach działek budowlanych, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
- 11) reklamy, szyldy i znaki handlowe:
- a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 10% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
- 12) miejsca parkingowe:
- a) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji usługowych – zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji mieszkaniowych – nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każdy lokal mieszkalny,
 - c) miejsca parkingowe nakazuje się lokalizować w obrębie zabudowy, w garażach lub w parkingu podziemnym,
 - d) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [u/m/ks], dopuszcza się parkingi podziemne lub nadziemne, w tym wielopoziomowe, a także garaże zlokalizowane w poziomie terenu,
 - e) na terenie wydzielonym, oznaczonym na rysunku planu symbolem [u/m], dopuszcza się parking podziemny powiązany z parkingiem na terenie wydzielonym [u/m/ks], przy czym zakazuje się lokalizacji wjazdu na parking podziemny w obrębie terenu wydzielonego [u/m],
 - f) dopuszcza się zlokalizowanie nie więcej niż 50% miejsc parkingowych, niezbędnych dla obsługi terenu, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: teren nakazuje się zagospodarować jako jedną działkę budowlaną.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX;
 - 2) dojście: z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulicy Bardowskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.3.
- § 19. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.3, o powierzchni ok. 0.24 ha, przeznacza się pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
- 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 10% każdej działki budowlanej;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 55% każdej działki budowlanej;
 - 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 16.5 m;
 - 6) gabaryty zabudowy: budynki od 2 do 4 kondygnacji nadziemnych;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej: od 0.25 do 2.2;
 - 8) dachy:
 - a) na budynkach oznaczonych jako wpisane do gminnej ewidencji zabytków – w nawiązaniu do dachów istniejących,
 - b) kąt nachylenia połaci dachowych: od 25° do 35°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku,
 - c) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,

- d) doświetlenie przestrzeni poddasza: przez okna połaciowe lub świetliki zlokalizowane w kalenicy dachu, przy czym dopuszcza się doświetlenie poddasza przez lukarny, pod warunkiem ich zlokalizowania na połaciach dachów od strony podwórz,
 - e) nakazuje się kolor ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich;
 - 9) elewacje:
 - a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych;
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach działek budowlanych, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
 - 10) reklamy, szyldy i znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
 - 11) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji usługowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały;
 - b) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji mieszkaniowych: nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każdy lokal mieszkalny,
 - c) lokalizacja miejsc parkingowych: w garażach w obrębie zabudowy lub w formie stanowisk na otwartym terenie,
 - d) dopuszcza się zlokalizowanie nie więcej niż 50% miejsc parkingowych, niezbędnych dla obsługi danej działki budowlanej, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.
 - 3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:
 - 1) powierzchnia działki budowlanej: nie mniejsza niż 0.10 ha;
 - 2) szerokość frontu działki budowlanej: nie mniejsza niż 15 m.
 - 4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
 - 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4, przez teren drogi wewnętrznej w ciągu ulicy Łącznej, oznaczony na rysunku planu symbolem KDW.3;
 - 2) dojście: z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4.
- § 20. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.4, o powierzchni ok. 0.05 ha, przeznacza się pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną.
- 2. Zasady zagospodarowania terenu:
 - 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% ogólnej powierzchni terenu;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 80% ogólnej powierzchni terenu;
 - 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 12 m;
 - 6) gabaryty zabudowy: budynki do 2 kondygnacji nadziemnych;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla terenu: od 0.35 do 1.6;
 - 8) dachy:
 - a) na budynkach oznaczonych jako wpisane do gminnej ewidencji zabytków – w nawiązaniu do dachów istniejących,

- b) kąt nachylenia połaci dachowych: od 25° do 35°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku,
 - c) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - d) doświetlenie przestrzeni poddasza: przez okna połaciowe lub świetliki zlokalizowane w kalenicy dachu,
 - e) nakazuje się kolor ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich;
- 9) elewacje:
- a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych,
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach terenu, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
- 10) reklamy, szyldy lub znaki handlowe:
- a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
- 11) miejsca parkingowe:
- a) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji usługowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji mieszkaniowych: nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każdy lokal mieszkalny,
 - c) lokalizacja miejsc parkingowych: w garażach w obrębie zabudowy lub w formie stanowisk na otwartym terenie,
 - d) dopuszcza się zlokalizowanie nie więcej niż 50% miejsc parkingowych, niezbędnych dla obsługi terenu, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: teren nakazuje się zagospodarować jako jedną działkę budowlaną.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu: dojazd i dojście z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4, bezpośrednio z tej drogi lub przez teren drogi wewnętrznej w ciągu ulicy Łącznej, oznaczony na rysunku planu symbolem KDW.3.
- § 21. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.5, o powierzchni ok. 0.39 ha, przeznacza się pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
- 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% powierzchni każdej działki budowlanej, przy czym dopuszcza się uzyskanie limitu powierzchni biologicznie czynnej przez lokalizację zieleni urządzonej na dachach, w postaci dachów zielonych;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 85% powierzchni każdej działki budowlanej;
 - 5) wysokość zabudowy: do 21 m;
 - 6) gabaryty zabudowy: budynki do 5 kondygnacji nadziemnych;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej: od 0.75 do 4.25;
 - 8) dachy:

- a) na budynkach oznaczonych jako wpisane do gminnej ewidencji zabytków – w nawiązaniu do dachów istniejących,
 - b) kąt nachylenia połaci dachowych: od 15° do 35°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku, z uwzględnieniem lit. d,
 - c) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - d) dopuszcza się dachy zielone, w tym o nachyleniu połaci dachowych do 12°, na powierzchni nie większej niż 50% ogólnej powierzchni dachu danego budynku,
 - e) nakazuje się kolor ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich budynków na danej działce budowlanej, z wyłączeniem powierzchni dachów zielonych;
- 9) elewacje:
- a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych,
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach terenu, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
- 10) reklamy, szyldy lub znaki handlowe:
- a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 10% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
- 11) miejsca parkingowe:
- a) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji usługowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji mieszkaniowych: nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każdy lokal mieszkalny,
 - c) dopuszcza się zlokalizowanie nie więcej niż 50% miejsc parkingowych, niezbędnych dla obsługi danej działki budowlanej, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:
- 1) dopuszcza się podział na działki budowlane, pod warunkiem zachowania zasad dostępności do drogi publicznej, przy czym:
 - a) powierzchnia działki budowlanej: nie mniejsza niż 0.05 ha,
 - b) szerokość frontu działki budowlanej: nie mniejsza niż 20 m;
 - 2) dopuszcza się zagospodarowanie terenu jako jednej działki budowlanej.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX,
 - b) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4, przez teren drogi wewnętrznej w ciągu ulicy Łącznej, oznaczony na rysunku planu symbolem KDW.3;
 - 2) dojście: z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [kx+2/kx], wydzielonego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk.
- § 22. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.6, o powierzchni ok. 1.21 ha, przeznaczają się pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:
- 1) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kd/kx], przeznaczają się pod ciągi pieszo-jezdne;

- 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [zp], przeznaczony pod zieleni urządzonej.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
 - 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% powierzchni każdej działki budowlanej, przy czym:
 - a) powierzchnia biologicznie czynna w obrębie terenu wydzielonego [zp]: nie mniejsza niż 75% powierzchni tego terenu wydzielonego,
 - b) dopuszcza się uzyskanie limitu powierzchni biologicznie czynnej przez lokalizację zieleni urządzonej na dachach, w postaci dachów zielonych;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 85% powierzchni każdej działki budowlanej;
 - 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 21 m, z zastrzeżeniem § 7 ust. 3;
 - 6) gabaryty zabudowy: budynki do 5 kondygnacji nadziemnych,
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej: od 0.45 do 2.75;
 - 8) dachy:
 - a) na budynkach oznaczonych jako wpisane do gminnej ewidencji zabytków – w nawiązaniu do dachów istniejących,
 - b) kąt nachylenia połaci dachowych: od 15° do 35°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku, z uwzględnieniem lit. d,
 - c) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - d) dopuszcza się dachy zielone, w tym o nachyleniu połaci dachowych do 12°, na powierzchni nie większej niż 50% ogólnej powierzchni dachu danego budynku,
 - e) nakazuje się kolor ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich budynków na danej działce budowlanej, z wyłączeniem powierzchni dachów zielonych;
 - 9) elewacje:
 - a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych,
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach działek budowlanych, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
 - 10) reklamy, szyldy lub znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
 - 11) nakazuje się zagospodarowanie terenu wydzielonego [zp] zielenią urządzonej wysoką i niską, na naturalnym podłożu, ze ścieżkami pieszymi o nawierzchni żwirowej lub szutrowej, z małą architekturą służącą rekreacji, taką jak ławki i inne miejsca do siedzenia;
 - 12) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji usługowych – zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji mieszkaniowych: nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każdy lokal mieszkalny,
 - c) lokalizacja miejsc parkingowych: w garażach lub parkingach podziemnych w obrębie zabudowy, lub w postaci stanowisk na otwartym terenie.
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:

- 1) powierzchnia działki budowlanej: nie mniejsza niż 0.05 ha;
 - 2) szerokość frontu działki budowlanej: nie mniejsza niż 15 m.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi lokalnej z udziałem zieleni urządzonej, w obrębie Placu Kilińskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL/ZP,
 - b) z terenu publicznej drogi dojazdowej w ciągu ulicy Św. Mikołaja, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.2,
 - c) z ulicy Asnyka, znajdującej się po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu,
 - d) z ulicy Grottgera, znajdującej się po zachodniej i północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) dojście: z ulicy Żeromskiego, znajdującej się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

§ 23. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.7, o powierzchni ok. 0.59 ha, przeznacza się pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:

- 1) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [u/m], przeznacza się pod zabudowę usługową lub mieszkaniową o wysokich walorach estetycznych i kulturowych;
- 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [u/m/ks], przeznacza się pod zabudowę usługową lub mieszkaniową, z dopuszczeniem miejsc parkingowych w parterze zabudowy.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
- 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% powierzchni każdej działki budowlanej, przy czym dopuszcza się uzyskanie limitu powierzchni biologicznie czynnej przez lokalizację zieleni urządzonej na dachach, w postaci dachów zielonych;
- 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 85% powierzchni każdej działki budowlanej;
- 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 12 m;
- 6) gabaryty zabudowy: do 3 kondygnacji nadziemnych;
- 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej: od 0.45 do 2.75;
- 8) dachy:
 - a) na budynkach oznaczonych jako wpisane do gminnej ewidencji zabytków – w nawiązaniu do dachów istniejących,
 - b) kąt nachylenia połaci dachowych: od 15° do 35°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku, z uwzględnieniem lit. d,
 - c) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - d) dopuszcza się dachy zielone, w tym o nachyleniu połaci dachowych do 12°, na powierzchni nie większej niż 50% ogólnej powierzchni dachu danego budynku,
 - e) nakazuje się kolor ciemnoczerwony lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich budynków na danej działce budowlanej, z wyłączeniem powierzchni dachów zielonych;
- 9) elewacje:
 - a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych,
 - c) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach działek budowlanych, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;

- 10) reklamy, szyldy lub znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
 - 11) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji usługowych – zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) wskaźnik miejsc parkingowych dla funkcji mieszkaniowych: nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na każdy lokal mieszkalny,
 - c) lokalizacja miejsc parkingowych: w garażach lub w parkingach podziemnych w obrębie zabudowy, lub w postaci stanowisk na otwartym terenie,
 - d) dopuszcza się zlokalizowanie nie więcej niż 50% miejsc parkingowych, niezbędnych dla obsługi danej działki budowlanej, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.
 3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:
 - 1) dopuszcza się podział terenu na działki budowlane według linii podziału wewnętrznego;
 - 2) każdy teren wydzielony nakazuje się zagospodarować jako jedną działkę budowlaną.
 4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd i dojście:
 - 1) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4;
 - 2) z publicznej drogi zbiorczej w ciągu ulic: Fredry i Styki, wyznaczonej po południowej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.
- § 24. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem Uz.1, o powierzchni ok. 0.40 ha, przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi zdrowia, z niezbędną infrastrukturą techniczną.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
 - 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 25% ogółu powierzchni terenu, przy czym:
 - a) nakazuje się zagospodarować nie mniej niż 10% powierzchni terenu zielenią urządzoną na naturalnym podłożu,
 - b) dopuszcza się dopełnienie limitu powierzchni biologicznie czynnej przez lokalizację zieleni urządzonej na dachach, w postaci dachów zielonych;
 - 3) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 55% ogólnej powierzchni terenu;
 - 4) wysokość zabudowy: nie większa niż 12 m;
 - 5) gabaryty zabudowy: budynki do 3 kondygnacji nadziemnych;
 - 6) wskaźnik intensywności zabudowy dla terenu: od 0.45 do 1.65;
 - 7) dachy:
 - a) kąt nachylenia połaci dachowych: do 12°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku,
 - b) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - c) dopuszcza się dachy zielone, a także tarasy z urządzeniami rekreacyjnymi lub sportowymi,
 - d) elementy związane z komunikacją pionową w zabudowie (windy, klatki schodowe itp.), oraz elementy infrastruktury technicznej (kominy, wentylatory itp.), nakazuje się lokalizować nie bliżej niż 3 m od krawędzi dachu w zewnętrznym obrysie zabudowy,
 - e) nakazuje się kolor ciemnoszary lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich, z wyłączeniem powierzchni dachów zielonych;
 - 8) elewacje:
 - a) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych;

- 9) reklamy, szyldy i znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 10% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;
 - 10) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały
 - b) miejsca parkingowe: w formie parkingu otwartego w poziomie terenu.
 3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: nakazuje się zagospodarowanie terenu jako jednej działki budowlanej.
 4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd i dojście:
 - 1) z terenu publicznej drogi dojazdowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.1;
 - 2) z ulicy Kochanowskiego, znajdującej się po północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.
- § 25. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem Uz.2, o powierzchni ok. 0.25 ha, przeznacza się pod zabudowę usługową – usługi zdrowia, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:
- 1) dopuszcza się udział usług innych niż usługi zdrowia, w tym usług handlu, na powierzchni nie większej niż 50% powierzchni użytkowej w zabudowie;
 - 2) dopuszcza się parking wielopoziomowy.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
 - 1) linie rozgraniczające oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) dopuszcza się lokalizację zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości mniejszej niż 1.5 m od granicy działki budowlanej;
 - 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% ogólnej powierzchni terenu;
 - 4) powierzchnia zabudowy: nie większa niż 55% ogólnej powierzchni terenu;
 - 5) wysokość zabudowy: nie większa niż 16.5 m;
 - 6) gabaryty zabudowy: budynki od 2 do 4 kondygnacji nadziemnych;
 - 7) wskaźnik intensywności zabudowy dla terenu: od 1.65 do 2.2;
 - 8) dachy:
 - a) kąt nachylenia połaci dachowych: do 12°, jednakowy na wszystkich połaciach dachu na danym budynku,
 - b) geometria połaci dachowych: dachy dwu- lub wielospadowe, w układzie kalenicowym, symetryczne względem osi wzdłużnej danego budynku lub jego architektonicznie wyodrębnionej części,
 - c) dopuszcza się dachy zielone,
 - d) nakazuje się kolor ciemnoszary lub ciemnobrązowy, jednakowy na wszystkich dachach i obróbkach blacharskich budynków, z wyłączeniem powierzchni dachów zielonych;
 - 9) elewacje:
 - a) nakazuje się zachowanie układu elewacji od strony Placu Dworcowego, w tym rozmieszczenie otworów okiennych i drzwiowych w tej elewacji, a także ich proporcje,
 - b) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na danej elewacji,
 - c) zakazuje się lokalizowania zewnętrznych żaluzji lub rolet na otworach okiennych, drzwiowych lub bramowych, a także zewnętrznych urządzeń klimatyzacyjnych, na elewacjach frontowych lub elewacjach widocznych z dróg lub innych terenów publicznych;
 - d) dopuszcza się otwory okienne w ścianach budynków zlokalizowanych w granicach działek budowlanych, jeśli linie zabudowy na sąsiedniej działce budowlanej wykluczają zlokalizowanie zabudowy w odpowiedniej części sąsiedniej działki;
 - 10) reklamy, szyldy i znaki handlowe:
 - a) łączna powierzchnia danej elewacji przeznaczona pod takie elementy: nie większa niż 5% powierzchni tej elewacji,
 - b) zakazuje się lokalizacji takich elementów powyżej górnej krawędzi elewacji, w tym na elementach związanych z komunikacją pionową lub na elementach infrastruktury technicznej, zlokalizowanych na dachach;

- 11) miejsca parkingowe:
 - a) wskaźnik miejsc parkingowych: zgodnie z ustaleniami § 4, ust. 1, pkt 14 niniejszej uchwały,
 - b) miejsca parkingowe: w formie parkingu otwartego w poziomie terenu, lub w parkingu wielopoziomowym w obrębie zabudowy;
 - c) dopuszcza się zlokalizowanie nie więcej niż 50% miejsc parkingowych, niezbędnych dla obsługi terenu, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.
 3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: nakazuje się zagospodarowanie terenu jako jednej działki budowlanej.
 4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
 - 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX;
 - 2) dojście: z Placu Dworcowego, znajdującego się po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.
- § 26. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDZ.1, o powierzchni ok. 0.07 ha, przeznaczają się pod fragment publicznej ulicy zbiorczej w ciągu ulicy Kochanowskiego, z niezbędną infrastrukturą techniczną.
2. Zasady zagospodarowania terenu: teren nakazuje się zagospodarować w ścisłym powiązaniu z zagospodarowaniem planowanej publicznej drogi zbiorczej w ciągu ulicy Kochanowskiego, przy czym:
 - 1) w zagospodarowaniu terenu nakazuje się uwzględnić lokalizację zatoki autobusowej, wraz z wiatą dla pasażerów, po wschodniej stronie skrzyżowania ulic Kochanowskiego i Husarskiej, zgodnie z oznaczeniem informacyjnym na rysunku planu;
 - 2) w obrębie terenu zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.
 3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
 - 1) dojazd i dojście: z ulicy Kochanowskiego, znajdującej się po północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) przebieg ciągu rowerowego: zgodnie z rysunkiem planu.
- § 27. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDZ.2, o powierzchni ok. 0.02 ha, przeznaczają się pod fragment publicznej ulicy zbiorczej w ciągu ulicy Kochanowskiego, z niezbędną infrastrukturą techniczną.
2. Zasady zagospodarowania terenu: teren nakazuje się zagospodarować w ścisłym powiązaniu z zagospodarowaniem publicznej drogi zbiorczej w ciągu ulicy Kochanowskiego, przy czym w obrębie terenu zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.
 3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu: dojazd i dojście z ulicy Kochanowskiego, znajdującej się po północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.
- § 28. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDL.1, o powierzchni ok. 0.20 ha, przeznaczają się pod publiczną drogę lokalną w ciągu ulicy Grottgera, z niezbędną infrastrukturą techniczną.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
 - 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 7 m;
 - 3) chodniki: po obydwu stronach jezdni, przy czym:
 - a) nakazuje się chodnik po południowej stronie jezdni, o szerokości nie mniejszej niż 4 m,
 - b) dopuszcza się chodnik po północnej stronie jezdni, o szerokości nie mniejszej niż 2 m, o ile łączna szerokość jezdni oraz chodnika po południowej stronie jezdni nie będzie większa niż 11 m;
 - 4) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.
 3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd i dojście:
 - 1) ze skrzyżowania ulic Asnyka i Grottgera, znajdującego się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) z ulicy Grunwaldzkiej, znajdującej się po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

§ 29. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDL.3, o powierzchni ok. 0.14 ha, przeznacza się pod publiczną drogę lokalną w ciągu ulicy Bardowskiego, z niezbędną infrastrukturą techniczną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 7 m;
- 3) chodniki: po obu stronach jezdni, każdy o szerokości nie mniejszej niż 2.5 m;
- 4) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.

3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd i dojście:

- 1) z terenu publicznej drogi lokalnej z udziałem zieleni urządzonej, w obrębie Placu Kilińskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL/ZP;
- 2) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4;
- 3) z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX.

§ 30. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDL.4, o powierzchni ok. 0.44 ha, przeznacza się pod publiczną drogę lokalną w ciągu ulic Batorego i Orzeszkowej, z niezbędną infrastrukturą techniczną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 7 m;
- 3) chodniki: po obu stronach jezdni, każdy o szerokości nie mniejszej niż 2.5 m;
- 4) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.

3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:

- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulicy Bardowskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.3,
 - b) z terenu publicznej ulicy dojazdowej w ciągu ulicy Batorego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.3,
 - c) z ulicy Fredry, znajdującej się po południowej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - d) z ulicy Styki, znajdującej się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
- 2) dojście: z publicznego ciągu pieszego, znajdującego się po wschodniej stronie terenu, na przedłużeniu ulicy Bardowskiego, poza granicą obszaru planu.

§ 31. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDL/ZP, o powierzchni ok. 0.35 ha, przeznacza się pod publiczną drogę lokalną z udziałem zieleni urządzonej, w obrębie Placu Kilińskiego, wraz z odcinkami ulic: Bardowskiego i Żeromskiego, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:

- 1) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx/zp], przeznacza się pod ogólnodostępne ciągi piesze z udziałem zieleni urządzonej;
- 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx], przeznacza się pod ogólnodostępny ciąg pieszy.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające oraz linie podziału wewnętrznego: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) jezdnie:
 - a) na kierunku między ulicą Grottgera a ulicami: Fredry i Kolejową: jezdnia pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 10 m, przy czym dopuszcza się rozdzielenie fragmentu tej jezdni wysepką zlokalizowaną od strony ulicy Grottgera,
 - b) na przedłużeniu ulicy Bardowskiego: jezdnia pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 7 m,
 - c) na przedłużeniu ulicy Żeromskiego: jezdnia pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 7 m;
- 3) chodniki poza terenem wydzielonym [kx/zp]:

- a) przy zabudowie na terenach sąsiadujących z terenem drogi: każdy o szerokości nie mniejszej niż 2.5 m,
 - b) przy przystankach autobusowych, na całej długości danego przystanku: o szerokości nie mniejszej niż 4 m,
 - c) pozostałe: każdy o szerokości nie mniejszej niż 2 m;
 - 4) przystanki autobusowe:
 - a) nakazuje się przystanek po południowej stronie jezdni przebiegającej między ulicą Grottgera, a ulicami: Fredry i Kolejową, zgodnie z oznaczeniem informacyjnym na rysunku planu,
 - b) dopuszcza się przystanek po północnej stronie jezdni, o której mowa w lit. a, zgodnie z oznaczeniem informacyjnym na rysunku planu;
 - 5) teren wydzielony [kx/zp]:
 - a) nakazuje się zagospodarowanie terenu wydzielonego zielenią urządzoną wysoką i niską, na naturalnym podłożu z udziałem powierzchni biologicznie czynnej, ze ścieżkami pieszymi o nawierzchni żwirowej lub szutrowej, z małą architekturą służącą rekreacji, taką jak ławki i inne miejsca do siedzenia,
 - b) w miejscu wskazanym na rysunku planu, na przecięciu osi ulicy Kolejowej oraz głównej osi budynku znajdującego się we wschodniej pierzei placu, nakazuje się zlokalizowanie repliki studni, w nawiązaniu do tradycji miejsca – niegdysiejszej studni do pojenia koni na placu przed budynkiem koszarowym;
 - 6) teren wydzielony [kx]:
 - a) nakazuje się kolorystyczne wyodrębnienie nawierzchni ciągu pieszego od innych powierzchni utwardzonych w obrębie terenu KDL/ZP, z zaakcentowaniem głównego wejścia do budynku przy Placu Kilińskiego 1,
 - b) zakazuje się lokalizacji małej architektury w obrębie terenu wydzielonego;
 - 7) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.
3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście:
 - a) z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulicy Bardowskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.3,
 - b) z ulicy Grottgera, znajdującej się po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu,
 - c) z ulicy Żeromskiego, znajdującej się po południowej stronie terenu, poza granicą obszaru planu,
 - d) z ulicy Fredry, znajdującej się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) dojście: z ulicy Kolejowej, znajdującej się po południowej stronie terenu, poza granicą obszaru planu, przy czym dopuszcza się także dojazd z tej ulicy, jeżeli organizacja ruchu na tej ulicy uwzględni możliwość ruchu pojazdów w kierunku Placu Kilińskiego;
 - 3) przebieg ciągów rowerowych: zgodnie z rysunkiem planu.
- § 32. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDD/KR, o powierzchni ok. 0.19 ha, przeznacza się pod publiczną drogę dojazdową z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym, w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:
- 1) tereny wydzielone, oznaczone na rysunku planu symbolem [kx/kr], przeznacza się pod ciągi pieszo-rowerowe lub pod ciągi piesze z dwukierunkowymi ścieżkami rowerowymi,
 - 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [ks], przeznacza się pod parking.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
- 1) linie rozgraniczające oraz linie podziału wewnętrznego: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) szerokość wydzielonego ciągu pieszo-rowerowego: nie mniejsza niż 4.5 m;
 - 3) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 7 m;
 - 4) dopuszcza się chodnik po wschodniej stronie jezdni, o szerokości nie mniejszej niż 2 m,
 - 5) miejsca parkingowe: wyłącznie na terenie wydzielonym [ks];
 - 6) dopuszcza się przeniesienie istniejącego zabytkowego kiosku, oznaczonego na rysunku planu symbolem {7.1}, na Plac Dworcowy.
3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście: ze skrzyżowania ulic: Grunwaldzkiej, Grottgera i Jabłońskiego, znajdującego się po południowej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;

- 2) dojście: z terenu publicznego ciągu pieszego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2;
- 3) przebieg ciągów rowerowych: zgodnie z rysunkiem planu.

§ 33. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDD/KX, o powierzchni ok. 0.12 ha, przeznaczają się pod publiczną drogę dojazdową z wydzielonym ciągiem pieszym, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx], przeznaczają się pod ciąg pieszego.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające oraz linie podziału wewnętrznego: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) szerokość wydzielonego ciągu pieszego: nie mniejsza niż 4 m;
- 3) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 5 m, przy czym na zachodnim końcu jezdni nakazuje się lokalizację placu do nawracania;
- 4) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.

3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd lub dojście:

- 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulicy Bardowskiego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.3;
- 2) dojście:
 - a) z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [kx+2/kx], wydzielonego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/UK,
 - b) z Placu Dworcowego, znajdującego się po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

§ 34. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDD.1, o powierzchni ok. 0.15 ha, przeznaczają się pod publiczną drogę dojazdową, z niezbędną infrastrukturą techniczną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 7 m, przy czym na południowym końcu jezdni dopuszcza się lokalizację placu do zawracania;
- 3) chodniki:
 - a) nakazuje się chodnik po wschodniej stronie jezdni, o szerokości nie mniejszej niż 2.5 m,
 - b) dopuszcza się chodnik po zachodniej stronie jezdni, o szerokości nie mniejszej niż 2 m;
- 4) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.

3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu: dojazd i dojście z ulicy Kochanowskiego, znajdującej się po północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

§ 35. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDD.2, o powierzchni ok. 0.28 ha, przeznaczają się pod publiczną drogę dojazdową w ciągu ulicy Św. Mikołaja, z niezbędną infrastrukturą techniczną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 6 m;
- 3) chodniki: po obu stronach jezdni, każdy o szerokości nie mniejszej niż 2.5 m, wraz z małą architekturą służącą rekreacji, taką jak ławki i inne miejsca do siedzenia, oraz zielenią urządzoną na naturalnym podłożu, niską i wysoką;
- 4) miejsca parkingowe: równoległe do krawędzi jezdni.

3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu – dojazd i dojście:

- 1) z ulicy Asnyka, znajdującej się po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
- 2) z ulicy Żeromskiego, znajdującej się po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

§ 36. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDD.3, o powierzchni ok. 0.16 ha, przeznaczają się pod publiczną drogę dojazdową w ciągu ulicy Batorego, z niezbędną infrastrukturą techniczną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 6 m, przy czym na wschodnim końcu jezdni nakazuje się lokalizację placu do nawracania;

- 3) chodniki:
 - a) nakazuje się chodnik po południowej stronie drogi, o szerokości nie mniejszej niż 2.5 m,
 - b) dopuszcza się chodnik po północnej stronie drogi, o szerokości nie mniejszej niż 2 m;
 - 4) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.
3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4;
 - 2) dojście: z publicznej drogi zbiorczej na przedłużeniu ulicy Żółkiewskiego, wyznaczonej po wschodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.
- § 37. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KX.1, o powierzchni ok. 0.66 ha, przeznaczony jest pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym:
- 1) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx/kr] przeznaczony jest pod ciąg pieszo-rowerowy lub pod ciąg pieszy z dwukierunkową ścieżką rowerową;
 - 2) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx/zp] przeznaczony jest pod ciąg pieszy z udziałem zieleni urządzonej;
 - 3) teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx:eksp] przeznaczony jest pod ciąg pieszy z elementami ekspozycji historycznej.
2. Zasady zagospodarowania terenu
- 1) linie rozgraniczające oraz linie podziału wewnętrznego: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 25% ogólnej powierzchni terenu, a w obrębie terenu wydzielonego [kx/zp]: nie mniejsza niż 75% powierzchni tego terenu wydzielonego;
 - 3) szerokość ciągu pieszo-rowerowego w obrębie terenu wydzielonego [kx/kr]: nie mniejsza niż 6 m;
 - 4) nawierzchnia ciągu pieszo-rowerowego w obrębie terenu wydzielonego [kx/kr]: utwardzona, z oddzieleniem kolorystycznym części dla pieszych od części dla rowerzystów;
 - 5) nawierzchnia terenu wydzielonego [kx:eksp]: żwirowa lub szutrowa, z dopuszczeniem niskiej zieleni urządzonej;
 - 6) na terenie wydzielonym [kx/zp] nakazuje się lokalizację małej architektury służącej rekreacji, takiej jak ławki i inne miejsca do siedzenia, wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego [kx/kr],
 - 7) na terenie wydzielonym [kx:eksp] nakazuje się lokalizację małej architektury służącej rekreacji, takiej jak ławki i inne miejsca do siedzenia, wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego [kx/kr], a także w nawiązaniu do docelowego układu elementów ekspozycji historycznej;
 - 8) nakazuje się ogrodzenie terenu wydzielonego [kx:eksp] od strony stacji kolejowej Rzeszów Główny, przy czym:
 - a) ogrodzenie nakazuje się kształtować z elementów ażurowych lub przejrzystych, umożliwiających wgląd w obręb terenu wydzielonego,
 - b) dopuszcza się ukształtowanie ogrodzenia, o którym mowa w lit. a, jako ochronnej przegrody akustycznej;
 - 9) dopuszcza się ogrodzenie terenu wydzielonego [kx:eksp] od strony terenu wydzielonego [kx/kr], a także od strony terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2, przy czym nakazuje się ogrodzenie z elementów ażurowych lub przejrzystych, umożliwiających wgląd w obręb terenu wydzielonego [kx:eksp].
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu – nakazuje się zagospodarowanie terenu jako jednej działki budowlanej.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście: z ulicy Kochanowskiego, znajdującej się po północnej stronie terenu, poza granicą obszaru planu;
 - 2) dojście: z terenu publicznego ciągu pieszego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2, a także z terenu oznaczonego symbolem [kx+1], wydzielonego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk;
 - 3) przebieg ciągów rowerowych – zgodnie z rysunkiem planu.

§ 38. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KX.2, o powierzchni ok. 0.11 ha, przeznaczony pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, przy czym teren wydzielony, oznaczony na rysunku planu symbolem [kx+2/kk], przeznaczony pod publiczny ciąg pieszy na poziomie kładki nad równią stacyjną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające, linie podziału wewnętrznego oraz linie zabudowy: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) dopuszcza się zabudowę w granicy działek budowlanych;
- 3) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 5% ogólnej powierzchni terenu;
- 4) wysokość zabudowy: do 21 m ponad poziom równi stacyjnej;
- 5) nakazuje się zabudowę w postaci pionów komunikacji pieszej, tj. klatek schodowych z windami, a także kładki pieszej nad terenami komunikacji kolejowej, przy czym:
 - a) szerokość biegu schodów: nie mniejsza niż 2.4 m w świetle poręczy,
 - b) windy: z kabinami o wymiarach wewnętrznych nie mniejszych niż 1.6 x 1.6 m,
 - c) szerokość pomostu kładki: nie mniejsza niż 7 m,
 - d) nakazuje się zlokalizowanie spodu konstrukcji kładki na wysokości nie mniejszej niż 8.5 m nad poziomem równi stacyjnej,
 - e) zadaszenie pionów komunikacyjnych: dwu- lub czterospadowe, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35°, jednakowym na wszystkich połaciach, przeszklone na powierzchni nie mniejszej niż 50% powierzchni każdej połaci dachowej,
 - f) nakazuje się obudowę kładki całkowicie przeszklonymi ścianami, z odwzorowaniem na tych ścianach wątku konstrukcji zabytkowej kładki kolejowej, łączącej niegdyś Plac Dworcowy z ulicą Kochanowskiego, w oparciu o zachowaną ikonografię oraz inne materiały konserwatorskie, z zadaszeniem dwuspadowym lub pulpitowym, o całkowicie przeszklonych połaciach, o pochyleniu połaci dachowych od 15° do 35°, jednakowym na wszystkich połaciach,
 - g) w przeszkleniach, o których mowa w lit. e-f, dopuszcza się szkło przyciemniane w odcieniu brązowym, o transmisji światła nie mniejszej niż 50%;
- 6) zakazuje się stosowania kolorów przeciwstawnych na zabudowie;
- 7) zakazuje się lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na zabudowie;

3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu:

- 1) nakazuje się zagospodarowanie terenu jako jednej działki budowlanej;
- 2) teren wydzielony, oznaczony symbolem [kx+2/kk], w poziomie równi stacyjnej stanowi całość z terenami linii kolejowych znajdujących się po wschodniej i po zachodniej stronie terenu, poza granicą obszaru planu.

4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:

- 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym w ciągu ulicy Grunwaldzkiej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KR;
- 2) dojście: z terenu publicznego ciągu pieszego, oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.1, a także z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [kx], wydzielonego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Up;
- 3) przebieg ciągów rowerowych: zgodnie z rysunkiem planu.

§ 39. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KDW, o powierzchni ok. 0.06 ha, przeznaczony pod drogę wewnętrzną w ciągu ulicy Łącznej, z niezbędną infrastrukturą techniczną.

2. Zasady zagospodarowania terenu:

- 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
- 2) jezdnia: pojedyncza, dwukierunkowa, o szerokości nie mniejszej niż 5 m;
- 3) chodniki:
 - a) nakazuje się chodnik po zachodniej stronie jezdni, o szerokości nie mniejszej niż 2.5 m,
 - b) dopuszcza się chodnik po wschodniej stronie jezdni, o szerokości nie mniejszej niż 2 m;
- c) zakazuje się lokalizacji stałych miejsc parkingowych.

3. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu: dojazd i dojście z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4.

- § 40. 1. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem KS, o powierzchni ok. 0.17 ha, przeznacza się pod parking niepubliczny.
2. Zasady zagospodarowania terenu:
- 1) linie rozgraniczające: zgodnie z rysunkiem planu;
 - 2) powierzchnia biologicznie czynna: nie mniejsza niż 10% ogólnej powierzchni terenu;
3. Zasady scalania i podziału nieruchomości w obrębie terenu: nakazuje się zagospodarowanie terenu jako jednej działki budowlanej.
4. Zasady obsługi komunikacyjnej terenu:
- 1) dojazd i dojście: z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4, przez teren drogi wewnętrznej w ciągu ulicy Łącznej, oznaczony na rysunku planu symbolem KDW;
 - 2) dojście: z terenu publicznej drogi lokalnej w ciągu ulic: Batorego i Orzeszkowej, oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.4, bezpośrednio z terenu tej drogi.

Rozdział 3 Przepisy końcowe

- § 41. W uchwale Nr XVIII/290/2007 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 25 września 2007 r. w sprawie uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” (Dziennik Urzędowy Województwa Podkarpackiego Nr 88 poz. 1988, ze zmianami), w części dotyczącej obszaru o powierzchni ok. 13.48 ha, oznaczonego zakreskowanym konturem w kolorze czerwonym na załączniku nr 2 do niniejszej uchwały, o którym mowa w § 1, ust. 2 pkt 2, wprowadza się następujące zmiany:
1. § 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Plan obejmuje obszar o powierzchni ok. 18.66 ha, położony w centralnej części Rzeszowa, pomiędzy ulicami: Jabłońskiego, Grottgera, Fredry i Styki, a ulicą Kochanowskiego, w tym teren zamknięty linii kolejowej o powierzchni 9.58 ha.”.
 2. § 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/KS, o powierzchni ok. 0.13 ha, pod usługi lub komunikację samochodową;”.
 3. § 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem Uz, o łącznej powierzchni ok. 0.47 ha, pod usługi zdrowia;”.
 4. § 3 pkt 4 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem U, o łącznej powierzchni ok. 2.09 ha, pod usługi;”.
 5. § 3 pkt 5 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem U/M, o łącznej powierzchni ok. 0.75 ha, pod usługi z udziałem funkcji mieszkaniowej;”.
 6. § 3 pkt 7 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem KDZ, o łącznej powierzchni ok. 3.63 ha, pod publiczne ulice zbiorcze;”.
 7. § 3 pkt 8 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem KDL, o łącznej powierzchni ok. 0.30 ha, pod publiczne ulice lokalne;”.
 8. § 3 pkt 9 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD, o powierzchni ok. 0.07 ha, pod publiczną ulicę dojazdową;”.
 9. § 3 pkt 10 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KD/KX, o powierzchni ok. 0.47 ha, pod ciąg pieszo-jezdny;”.
 10. § 3 pkt 14 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem KS, o łącznej powierzchni ok. 0.60 ha, pod parkingi lub garaże;”.
 11. § 3 pkt 15 otrzymuje brzmienie: „przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem E, o łącznej powierzchni ok. 0.02 ha, pod infrastrukturę elektroenergetyczną;”.
 12. W § 11 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „§ 11. Ustalenia dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDZ.1, o powierzchni ok. 0.81 ha, określonego granicą obszaru planu oraz liniami rozgraniczającymi.”.
 13. W § 13 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „§ 13. Ustalenia dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDZ.1, o powierzchni ok. 0.58 ha, określonego granicą obszaru planu oraz liniami rozgraniczającymi.”.
 14. W § 54 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „§ 54. Ustalenia dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.3, o powierzchni ok. 0.13 ha, określonego granicą obszaru planu oraz liniami rozgraniczającymi.”.

15. § 3 pkt 1, § 3 pkt 13, § 6, § 7, § 10, § 11 ust. 1 pkt 3, § 15, § 17 ust. 2 pkt 3, 6 i 7, § 20, § 23, § 25, § 27, § 28, § 29, § 31, § 35, § 37, § 38, § 39, § 41, § 44, § 45, § 48, § 49, § 52, § 55, § 56, § 59 – uchyla się.

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

Przewodniczący
Rady Miasta Rzeszowa

.....
Andrzej Dec

UKSp/Uk

TEREN ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ ORAZ USŁUGI KULTURY, A TAKŻE PUBLICZNY PARKING PODZIEMNY

[uk]

TERENY WYDZIELONE USŁUG KULTURY

[uk eksp]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KULTURY - EKSPOZYCJI HISTORYCZNEJ

[uk/uksp]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KULTURY LUB OGÓLNODOSTĘPNYCH USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

[uksp]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNYCH USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

[uksp/ks-1]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNYCH USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ ORAZ PUBLICZNEGO PARKINGU PODZIEMNEGO

[ko/ko/uksp/ks+1]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNYCH USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ - PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH I PLACU MANEWROWEGO - ORAZ PUBLICZNEGO PARKINGU PODZIEMNEGO

[ko/ko/uksp]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNYCH USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ - PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH ORAZ PLACU MANEWROWEGO

[uks/ks-1]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI ORAZ PUBLICZNEGO PARKINGU PODZIEMNEGO

[uks]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI

[ks-1]

TEREN WYDZIELONY PUBLICZNEGO PARKINGU PODZIEMNEGO

[kd.uks]

TERENY WYDZIELONE USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI - DROGI WEWNĘTRZNE DLA AUTOBUSÓW

[kd.uks/ks]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI - DROGI WEWNĘTRZNE DLA AUTOBUSÓW ORAZ CZĘŚĆ PARKINGU DLA AUTOBUSÓW

[kd]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNĄ DROGI WEWNĘTRZNEJ

[kd/ks-1]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNĄ DROGI WEWNĘTRZNEJ - DOJAZD DO PUBLICZNEGO PARKINGU PODZIEMNEGO

[ko]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM ULICY KOCHANOWSKIEGO

[ko/kr]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZO-ROWEROWYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM ULICY KOCHANOWSKIEGO

[ko-1]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM PARKINGU PODZIEMNEGO

[ko+1]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM RÓWNI STACYJNEJ

[ko+2/ko+1]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM KŁADKI NAD RÓWNIĄ STACYJNĄ, NAD CIĄGAMI PIESZYM I POZIOMIE RÓWNI STACYJNEJ

[ko+2/ko]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM KŁADKI NAD RÓWNIĄ STACYJNĄ, NAD CIĄGIEM PIESZYM

[ko+2/kd]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM KŁADKI NAD RÓWNIĄ STACYJNĄ, NAD DROGĄ WEWNĘTRZNĄ DLA AUTOBUSÓW

[ko+2/ko]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM KŁADKI NAD RÓWNIĄ STACYJNĄ, NAD TERENAMI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

[ko+2/ko/ko]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM KŁADKI NAD RÓWNIĄ STACYJNĄ, NAD CIĄGAMI PIESZYM I ZWIĄZANYMI Z POZIOMIEM TERENÓW KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

[ko eksp]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH Z ELEMENTAMI EKSPOZYCJI HISTORYCZNEJ

[ko eksp-ks+1]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNY CIĄGU PIESZEGO Z ELEMENTEM EKSPOZYCJI HISTORYCZNEJ - SAMOLETEM TS-11 "ISKRA"

[ko eksp-bofors]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNY CIĄGU PIESZEGO Z ELEMENTEM EKSPOZYCJI HISTORYCZNEJ - REPLIKĄ DZIAŁA PRZECIWOLOTNICZEGO "BOFORS"

[ks.1]

TERENY WYDZIELONE PARKINGÓW DLA TAKSÓWEK WRAZ Z DOJAZDAMI I DROGAMI MANEWROWYMI

UKSp/KSp

TEREN USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ, PUBLICZNEGO PARKINGU WIELOPOZIOMOWEGO ORAZ DRÓG WEWNĘTRZNYCH DLA AUTOBUSÓW

[uks]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI

[uks/ks]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI - PARKINGU DLA AUTOBUSÓW, Z DOPUSZCZENIEM PUBLICZNEGO PARKINGU WIELOPOZIOMOWEGO

[uks/ks/ks-1]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI - PARKINGU DLA AUTOBUSÓW ORAZ PUBLICZNEGO PARKINGU WIELOPOZIOMOWEGO, Z DOPUSZCZENIEM PODZIEMNEGO PARKINGU LUB ZESPOŁU BOKSÓW GARAŻOWYCH O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI

[ks/ks-1]

TEREN WYDZIELONY PUBLICZNEGO PARKINGU WIELOPOZIOMOWEGO ORAZ PODZIEMNEGO PARKINGU LUB ZESPOŁU BOKSÓW GARAŻOWYCH O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI

[kd.uks]

TERENY WYDZIELONE USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ O OGRANICZONEJ DOSTĘPNOŚCI - DROGI WEWNĘTRZNE DLA AUTOBUSÓW

UKSp

TEREN ZABUDOWY USŁUGOWEJ -USŁUGI KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

U/UKSp

TEREN ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI NIEPUBLICZNE, Z DOPUSZCZENIEM USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

U/Up

TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI NIEPUBLICZNE LUB PUBLICZNE

UKSp/Up

TEREN ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ I USŁUGI PUBLICZNE, Z DOPUSZCZENIEM USŁUG NIEPUBLICZNYCH

[up/ko]

TEREN WYDZIELONY ZABUDOWY USŁUGOWEJ

[ko/up/ko]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNY PLACU DLA PIESZYCH Z URZĄDZENIAMI NIEZBĘDNYMI DO SEZONOWEGO PEŁNIENIA FUNKCJI USŁUGOWYCH

[ko]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH

[kd.uks]

TEREN WYDZIELONY USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ - DROGI WEWNĘTRZNEJ DLA AUTOBUSÓW WRAZ Z ZATOKAMI PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH

U/M

TERENY ZABUDOWY CENTROTWORCZEJ - USŁUGI NIEPUBLICZNE, USŁUGI PUBLICZNE LUB ZABUDOWA MIESZKANIOWA

[ko/ko]

TEREN WYDZIELONY CIĄGU PIESZO-JEZDNEGO

[zp]

TEREN WYDZIELONY ZIELENI URZĄDZONEJ

[u/m]

TEREN WYDZIELONY ZABUDOWY USŁUGOWEJ LUB MIESZKANIOWEJ O WYSOKICH WALORACH ESTETYCZNYCH I KULTUROWYCH

[u/m/ks]

TEREN WYDZIELONY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ LUB USŁUGOWEJ Z DOPUSZCZENIEM MIEJSC PARKINGOWYCH W PARTERZE ZABUDOWY

Uz

TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ - USŁUGI ZDROWIA

KDZ

TERENY FRAGMENTÓW PUBLICZNEJ DROGI ZBIORCZEJ W CIĄGU ULICY KOCHANOWSKIEGO

KDL

TERENY PUBLICZNYCH DRÓG LOKALNYCH

KDL/ZP

TERENY PUBLICZNEJ DROGI LOKALNEJ Z UDZIAŁEM ZIELENI URZĄDZONEJ

[ko/zp]

TEREN WYDZIELONY OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH Z UDZIAŁEM ZIELENI URZĄDZONEJ

[ko]

TEREN WYDZIELONY CIĄGU PIESZEGO



LOKALIZACJA DLA REKONSTRUKCJI STUDIUM - NAWIĄZANIE DO NIEISTNIEJĄCEJ STUDIUM PRZED BUDYNKIEM DAWNYCH KOSZAR NA PLACU KILINSKIEGO

KDD/KR

TEREN PUBLICZNEJ DROGI DOJAZDOWEJ Z WYDZIELONYM CIĄGIEM PIESZO-ROWEROWYM W CIĄGU ULICY GRUNWALDZKIEJ

[ko/kr]

TEREN WYDZIELONY CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO

[ks]

TEREN WYDZIELONY PARKINGU

KDD/KX

TEREN PUBLICZNEJ DROGI DOJAZDOWEJ Z WYDZIELONYM CIĄGIEM PIESZYM

[ko]

TEREN WYDZIELONY CIĄGU PIESZEGO

KDD

TERENY PUBLICZNYCH DRÓG DOJAZDOWYCH

KX

TERENY PUBLICZNYCH CIĄGÓW PIESZYCH

[ko/kr]

TERENY WYDZIELONE CIĄGÓW PIESZO-ROWEROWYCH

[ko/zp]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH Z UDZIAŁEM ZIELENI URZĄDZONEJ

[ko eksp]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH Z ELEMENTAMI EKSPOZYCJI HISTORYCZNEJ

[ko+2/ko]

TERENY WYDZIELONE OGÓLNODOSTĘPNYCH CIĄGÓW PIESZYCH ZWIĄZANYCH Z POZIOMIEM KŁADKI NAD RÓWNIĄ STACYJNĄ, NAD TERENAMI KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ

KDW

TEREN DROGI WEWNĘTRZNEJ

KS

TEREN PARKINGU NIEPUBLICZNEGO

LEGENDA
OZNACZENIA OBOWIĄZUJĄCE (c.d.):



GRANICA OBSZARU MPZP NR 253 / 5 /2013 - I-A "DWORZEC" W RZESZOWIE



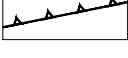
LINIE ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYM PRZEZNACZENIU LUB RÓŻNYCH ZASADACH ZAGOSPODAROWANIA



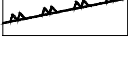
LINIE PODZIAŁU WEWNĘTRZNEGO ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYCH ZASADACH ZAGOSPODAROWANIA W OBRĘBIE JEDNEGO TERENU



OBOWIĄZUJĄCE LINIE ZABUDOWY



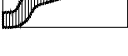
NIEPRZEKRACZALNE LINIE ZABUDOWY



NIEPRZEKRACZALNE LINIE ZABUDOWY DLA KONDYGNACJI +1 LUB WYŻSZYCH

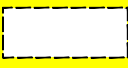


CIĄGI ROWEROWE LUB PIESZO-ROWEROWE W GRANICACH OBSZARU PLANU



PRZEJŚCIE PODZIEMNE POMIĘDZY TUNELEM POD STACJĄ KOLEJOWĄ RZESZÓW GŁÓWNY A GŁÓWNIĄ HALLĄ DWORCA AUTOBUSOWEGO

LEGENDA
OZNACZENIA INFORMACYJNE:



GRANICA OBSZARU MPZP NR 253 / 5 /2013 "DWORZEC" W RZESZOWIE



OBSZAR UCHWALONEGO MPZP NR 253 /5 /2013 - I-A "DWORZEC" W RZESZOWIE



TERENY WYLĄCZONE Z OPRACOWANIA MPZP NR 253 /5 /2013 - II-A "DWORZEC" W RZESZOWIE



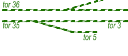
TEREN ZAMKNIĘTY LINII KOLEJOWEJ W REJONIE GRANIC OBSZARU MPZP NR 253 /5 /2013 "DWORZEC" W RZESZOWIE



GRANICA STREFY 10 M OD GRANIC TERENU ZAMKNIĘTEGO LINII KOLEJOWEJ W REJONIE GRANIC OBSZARU MPZP NR 253 /5 /2013 "DWORZEC" W RZESZOWIE



GRANICA STREFY 20 M OD OSI SKRAJNYCH TORÓW KOLEJOWYCH NA ODCINKACH POZA STREFĄ 10 M OD GRANIC TERENU ZAMKNIĘTEGO LINII KOLEJOWEJ



ORIENTACYJNE POŁOŻENIE OSI SKRAJNYCH TORÓW KOLEJOWYCH PO PRZEBUDOWIE STACJI KOLEJOWEJ RZESZÓW GŁÓWNY W REJONIE GRANIC OBSZARU MPZP NR 253 /5 /2013 "DWORZEC" W RZESZOWIE



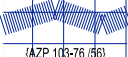
TEREN HISTORYCZNEGO CENTRUM MIASTA RZESZÓWA WPISANY DO REJESTRU ZABYTKÓW, NR REJ. A-325 Z 31.01.1969 R.



OBIEKTY WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW W TYM OBIEKTY WYSZCZEGÓLNIONE W TEKSTOWEJ CZĘŚCI PLANU



OBIEKTY WPISANE DO WOJEWÓDZKIEJ LUB GMINNEJ EWIDENCJI ZABYTKÓW W TYM OBIEKTY WYSZCZEGÓLNIONE W TEKSTOWEJ CZĘŚCI PLANU



STANOWISKO ARCHEOLOGICZNE NR 3 (AZP 103-76 /55)



ORIENTACYJNA GRANICA STANOWISK ARCHEOLOGICZNYCH



STANOWISKO ARCHEOLOGICZNE NR 17 (AZP 103-76 /56)



SZCZEGÓLNY ODCINEK TORU KOLEJOWEGO DO ZACHOWANIA LUB ODTWORZENIA



LOKALIZACJA ZABYTKOWEGO KIOSKU - DO PRZENIESIENIA NA PLAC DWORCOWY Z ULICY GRUNWALDZKIEJ, W ZWIĄZKU Z PRZEBUDOWĄ TEJ ULICY



CIĄGI ROWEROWE LUB PIESZO-ROWEROWE POZA GRANICAMI OBSZARU PLANU

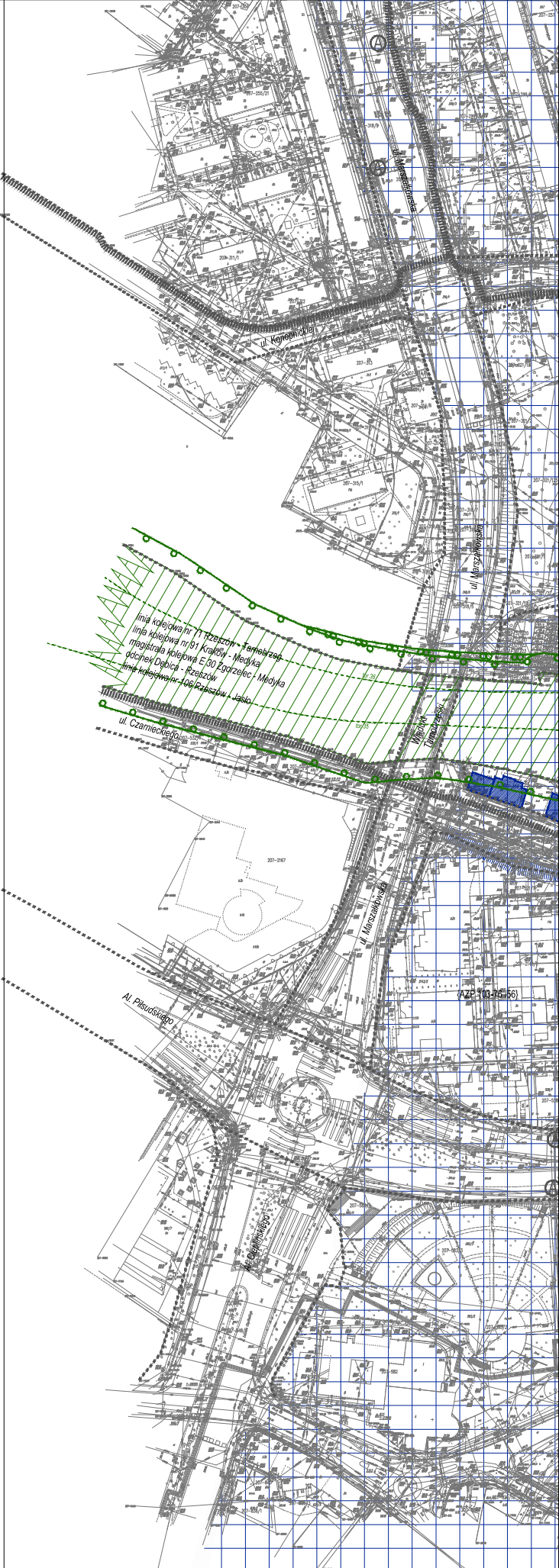


ORIENTACYJNE GRANICE CIĄGÓW KOMUNIKACYJNYCH ZNAJDUJĄCYCH SIĘ POZA GRANICĄ OBSZARU PLANU, POWIĄZANYCH Z DROGAMI NA OBSZARZE PLANU



LOKALIZACJE PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH

WOLNOSTOJĄCY PION KOMUNIKACYJNY - KLATKA SCHODOWA Z WINDĄ



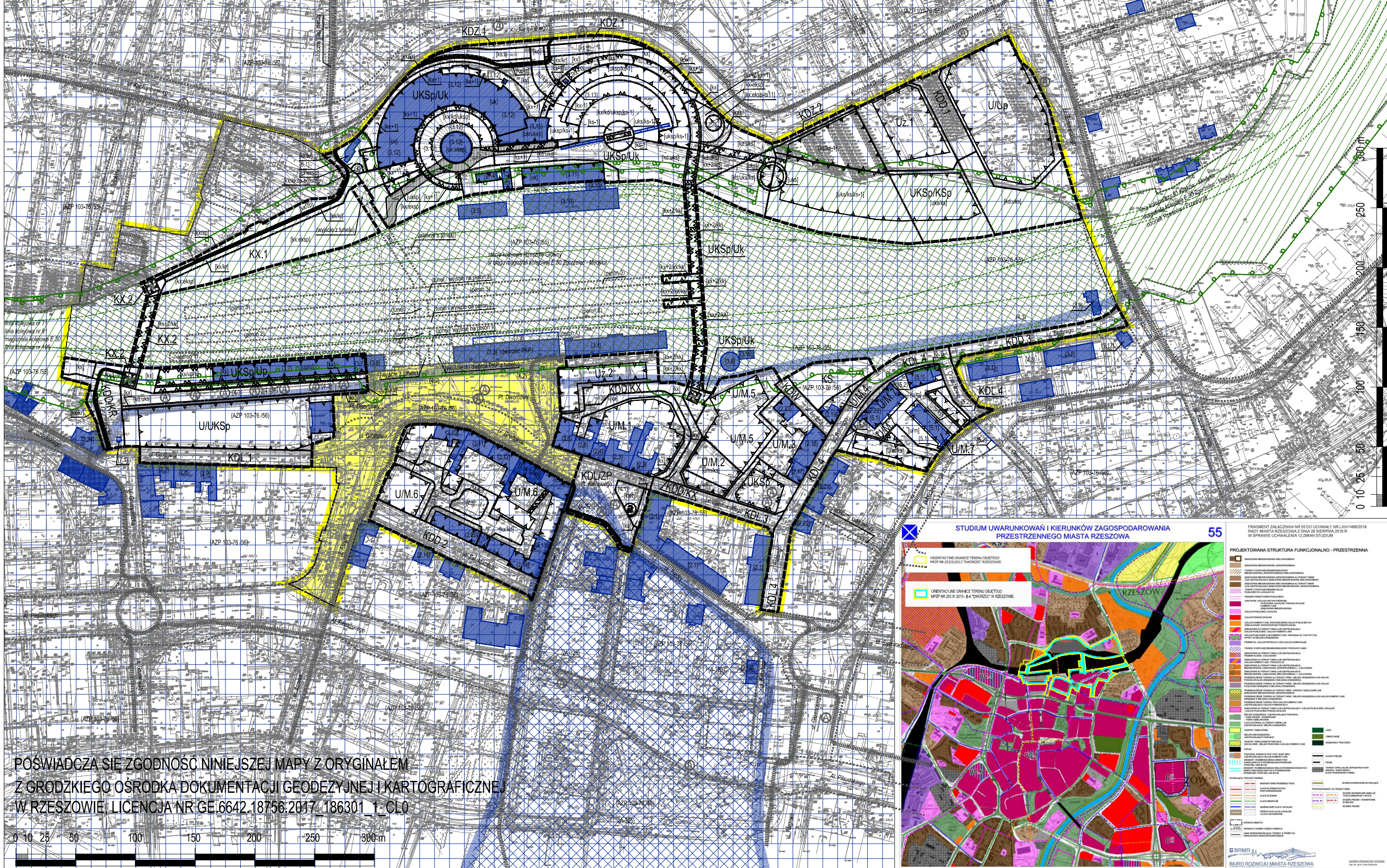
MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 253/5/2013 - II-A "DWORZEC" W RZESZOWIE

RYSUNEK PLANU - SKALA 1 : 1000

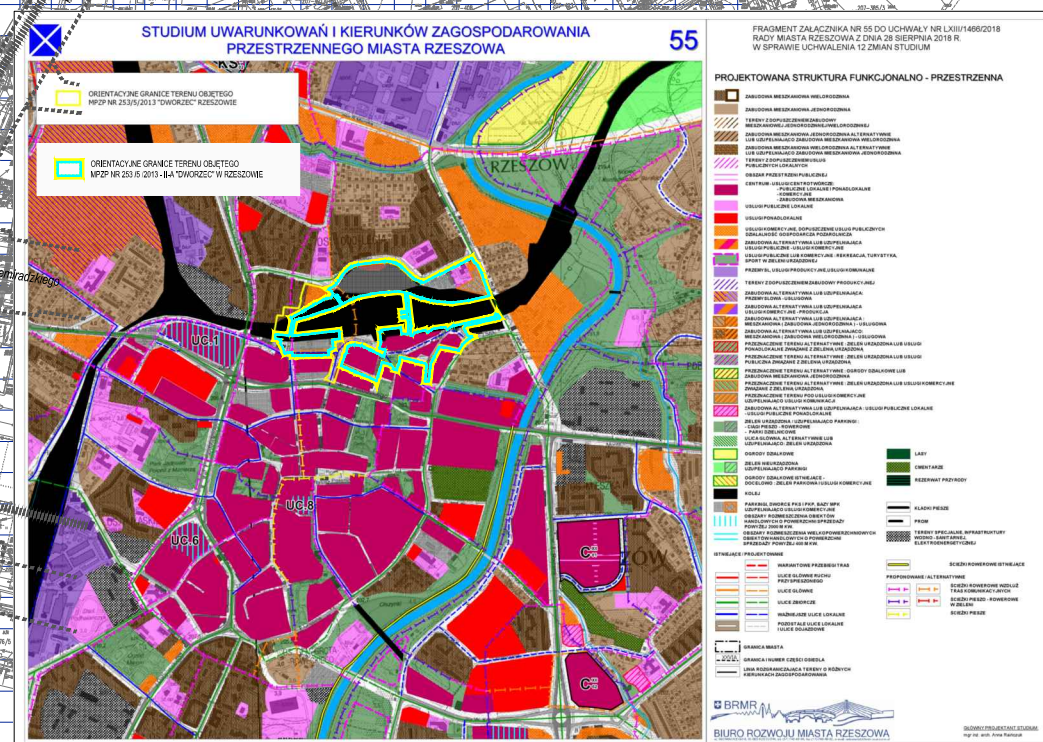
ZAŁĄCZNIK NR 1 DO UCHWAŁY NR XLIII/905/2021 RADY MIASTA RZESZOWA Z DNIA 23 LUTEGO 2021 R.

W SPRAWIE UCHWALENIA MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

NR 253/5/2013 - II-A "DWORZEC" W RZESZOWIE



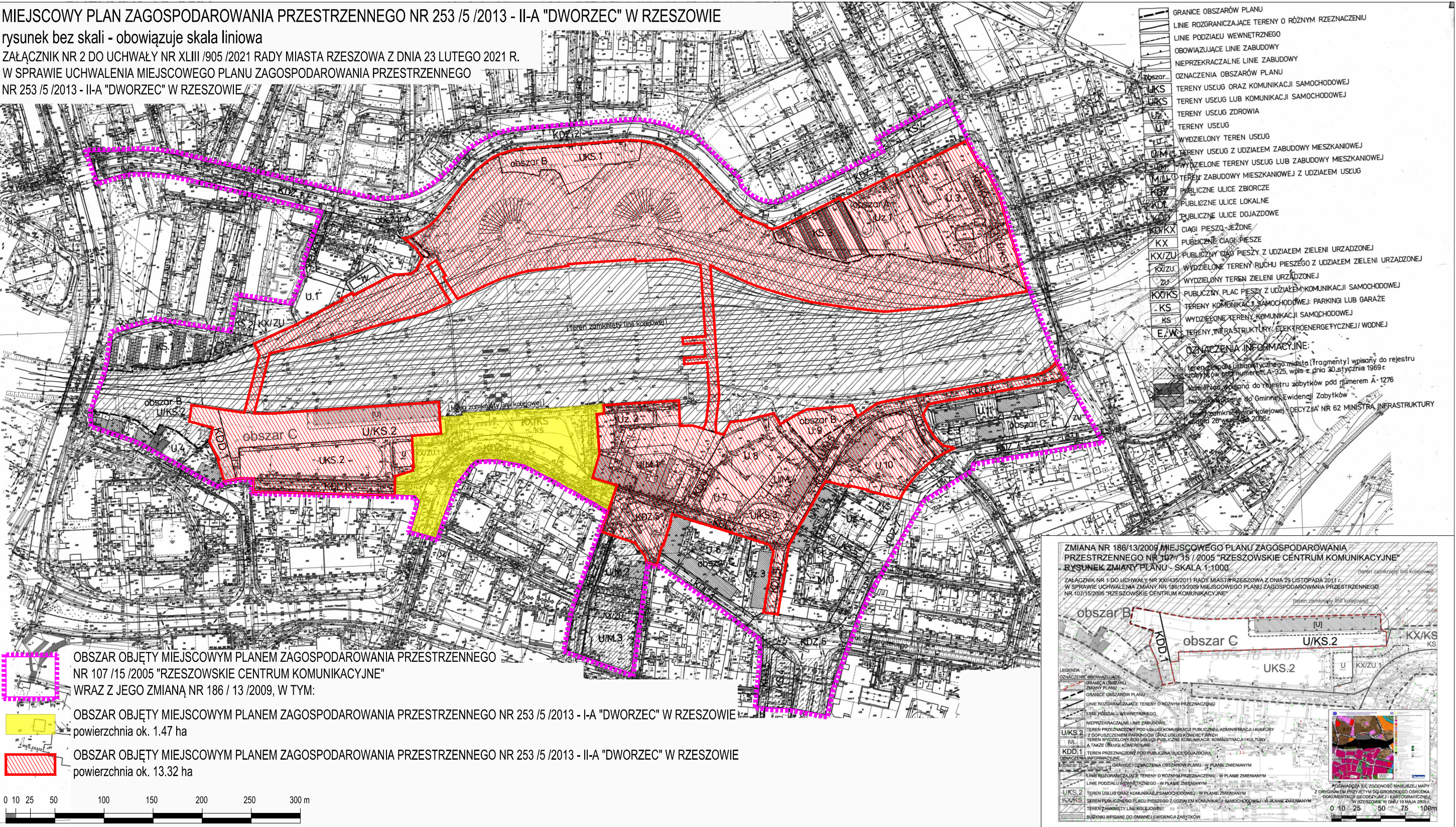
POŚWIADCZA SIĘ ZGODNOŚĆ NINIEJSZEJ MAPY Z ORYGINAŁEM
Z GRODZKIEGO OŚRODKA DOKUMENTACJI GEODEZYJNEJ I KARTOGRAFICZNEJ
W RZESZOWIE, LICENCJA NR GE.6642.18756.2017.186301_1_CLO



MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 253 /5 /2013 - II-A "DWORZEC" W RZESZOWIE

rysunek bez skali - obowiązuje skala liniowa

ZAŁĄCZNIK NR 2 DO UCHWAŁY NR XLIII /905 /2021 RADY MIASTA RZESZOWA Z DNIA 23 LUTEGO 2021 R.
W SPRAWIE UCHWALENIA MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
NR 253 /5 /2013 - II-A "DWORZEC" W RZESZOWIE



Załącznik Nr 3
do uchwały Nr XLIII/905/2021
Rady Miasta Rzeszowa
z dnia 23 lutego 2021 r.

ROZSTRZYGNIĘCIE

o sposobie realizacji zapisanych w miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

1. Finansowanie zapisanych w zmianie planu 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:
 - 1) środki Unii Europejskiej;
 - 2) kredyt bankowy;
 - 3) emisja obligacji komunalnych;
 - 4) 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.

ROZSTRZYGNIĘCIE

o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie.

Przystąpienie do opracowania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 „Dworzec” w Rzeszowie, zwanego dalej projektem planu, nastąpiło w oparciu o uchwałę Nr LX/1098/2013 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 września 2013 r. Opracowanie to obejmuje obszar o powierzchni około 27 ha, położony pomiędzy ulicami: Kochanowskiego, Grottgera, Asnyka, Bardowskiego i Batorego w Rzeszowie, w rejonie stacji kolejowej Rzeszów Główny.

Po ogłoszeniu o przystąpieniu do sporządzenia planu w dniu 17 kwietnia 2014 r., zainteresowani mogli składać wnioski do projektu planu w terminie do dnia 16 maja 2014 r. W tym terminie złożono pięć wniosków do projektu planu. Dwa wnioski zostały przez Prezydenta Miasta Rzeszowa uwzględnione w części, dwa wnioski nie zostały uwzględnione, a jeden pozostał bez rozpatrzenia (teren będący przedmiotem wniosku znajduje się poza granicą obszaru planu).

Po analizie zapotrzebowania terenów na funkcje związane z wiodącym zadaniem planu, czyli z przygotowaniem terenów pod realizację multimodalnego centrum przesiadkowego, w tym regionalnego dworca autobusowego, z opracowania wyodrębniono tereny niezbędne do realizacji tego celu, pozostawiając chwilowo poza pierwszą częścią opracowania tereny, które pozostając w dotychczasowym stanie prawnym nie miały istotnego wpływu na realizację głównego celu planu.

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie został wyłożony do publicznego wglądu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w okresie od 1 sierpnia do 22 sierpnia 2019 r. W terminie ustawowym do składania uwag, tj. do 5 września 2019 r., wniesiono 13 uwag rozpatrzonych przez Prezydenta Miasta Rzeszowa Zarządzeniem nr VIII/436/2019 z dnia 6 września 2019 r. w sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie. Ze względu na pilną potrzebę uchwalenia planu na części obszaru objętego jego opracowaniem, w celu zabezpieczenia terenów istotnych dla rozwoju Miasta w zakresie powiązań komunikacyjnych, w szczególności w ramach ww. inwestycji w obrębie Placu Dworcowego, postanowiono o procedowaniu planu etapowo. Część obszaru miejscowego planu oznaczona jako mpzp nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec”, po zakończeniu procedowania, został uchwalony w dniu 24 września 2019 r. uchwałą Nr XVIII/377/2019 Rady Miasta Rzeszowa.

Dla pozostałego obszaru projektu planu wznowiono prace projektowe, dokonując w części korekt wynikłych m.in. z uwzględnionych uwag złożonych do części I projektu.

Po zakończeniu prac projektowych nad rozwiązaniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 –II „Dworzec, projekt ten został wyłożony do publicznego wglądu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w dniach 22 października do 20 listopada 2020 r. w wyznaczonym terminie wnoszenia uwag dotyczących projektu planu, tj. do dnia 4 grudnia 2020 r. wpłynęło 71 uwag rozpatrzonych przez Prezydenta Miasta Rzeszowa zarządzeniem nr VIII/1114/2020 z dnia 23 grudnia 2020 r.

W związku z zakończeniem procedury sporządzania planu, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie został przedłożony Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia na XLII sesji w dniu 26 stycznia 2021 r. Jednak, w wyniku głosowania w trakcie tej sesji, Rada Miasta Rzeszowa przyjęła wniosek Komisji Gospodarki Przestrzennej Rady Miasta Rzeszowa o wyłączeniu z projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie terenu oznaczonego w tej uchwale symbolem KX.3. W związku z tą decyzją Rady Miasta Rzeszowa,

projekt planu został skorygowany w niezbędnym zakresie (z granic obszaru opracowania wyłączony został teren o symbolu KX.3), wraz ze wszystkimi załącznikami do projektu.

Po dokonaniu niezbędnych korekt, projekt planu jest niniejszym ponownie przedkładany Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia, jako projekt uchwały Rady Miasta Rzeszowa w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, wraz z listą uwag dotyczących obszaru tego planu, nieuwzględnionych przez Prezydenta Miasta Rzeszowa, złożonych zarówno w pierwszym, jak i drugim terminie wyłożenia do publicznego wglądu projektu planu wraz z prognozą.

Po wyłożeniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, uwagi wnieśli:

1. [REDACTED] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 22 sierpnia 2019 r., dotyczy korekty linii rozgraniczającej tereny: oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczany pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej, usługi kultury oraz parkingi publiczne, oraz teren oznaczony na rysunku planu symbolem U/Up, przeznaczany pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub publiczne.
Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.
2. [REDACTED] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 26 sierpnia 2019 r., w części dotyczy:
 - 1) graficznego oznaczenia informacyjnego dotyczącego zabytkowej kładki nad torami, oznaczonej na rysunku planu symbolem {3.14};
 - 2) zasad zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.3, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową w ciągu ulicy Batorego.Sposób rozpatrzenia – nie uwzględnia się.
3. [REDACTED] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 30 sierpnia 2019 r., w części dotyczy:
 - 1) zasad zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem Uz.2, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi zdrowia, z niezbędną infrastrukturą techniczną, pod kątem korekty ustaleń projektu planu dotyczących dostępności komunikacyjnej terenu, poprzez rozszerzenie zasad dostępności od strony terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx] i [kx/zp], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem UKSp/KS, o możliwość dojazdu karetok pogotowia i pojazdów służby zdrowia.
 - 2) korekty przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx] i [kx/zp], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem UKSp/KS, poprzez dopuszczenie w obrębie tych terenów lokalizacji dojazdów prowadzących przez te tereny wydzielone do terenu Uz.2, przeznaczonych dla karetok pogotowia i pojazdów służby zdrowia.Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.
4. [REDACTED] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 2 września 2019 r., w części dotyczy zasad zagospodarowania terenu, oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2, przeznaczanego pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w obrębie działek nr 469 i 470 obr. 207, pod kątem:
 - 1) korekty wskaźnika intensywności zabudowy dla działki budowlanej poprzez jego zwiększenie z 4.25 do ok. 6;

- 2) korekty wysokości zabudowy w obrębie terenu wydzielonego, oznaczonego na rysunku planu symbolem [u/m/ks], z ustalonej od 3 do 5 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 20 m, na wysokość od 3 do 8 kondygnacji nadziemnych, nie mniej niż 32 m

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

5. Samorządowa Rada Osiedla 1000-lecia Nr XI, ul. Kochanowskiego 29, 35-203 Rzeszów, reprezentowana przez Przewodniczącego, Pana mgr Mieczysława Daskocza, oraz Rada Osiedla 1000-lecia Rzeszowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, reprezentowana przez Przewodniczącą, Panią inż. Krystynę Rogozińską. Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 3 września 2019 r., dotyczy:

- 1) przeznaczenia, zasad zagospodarowania oraz zasad obsługi komunikacyjnej terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, usługi kultury, oraz pod parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, pod kątem przeznaczenia fragmentów tego terenu pod kołowe ciągi komunikacyjne powiązane z przyległą do terenu ulicą Kochanowskiego, a także pod kątem uwzględnienia w zasadach obsługi komunikacyjnej terenu dojazdów z ulicy Kochanowskiego, zamiast dojazdu wyłącznie z ulicy Żółkiewskiego, w kontekście obciążenia ulicy Kochanowskiego ruchem autobusowym i wzmożonym ruchem małego transportu, wynikającego z ww. ustaleń projektu planu;
- 2) przeznaczenia terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym pod ogólnodostępny ciąg pieszy na poziomie kładki nad równią stacyjną (pomiędzy ulicami: Grunwaldzką i Sienkiewicza), jako rozwiązania niecelowego, a także pod kątem możliwości spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa dla pieszych i ruchu kołowego na jezdni ulicy Sienkiewicza, będącego skutkiem wprowadzenia na jezdnię tej ulicy ruchu pieszego z ww. kładki.

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

6. Samorządowa Rada Osiedla 1000-lecia Nr XI, ul. Kochanowskiego 29, 35-203 Rzeszów, reprezentowana przez Przewodniczącego, Pana mgr Mieczysława Daskocza, oraz Rada Osiedla 1000-lecia Rzeszowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, reprezentowana przez Przewodniczącą, Panią inż. Krystynę Rogozińską, składająca się z trzech jednobrzmiących pism podpisanych przez mieszkańców Osiedla 1000-lecia, zaadresowanych do Rzeszowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, Administracji Osiedla Tysiąclecia. Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 3 września 2019 r., dotyczy:

- 1) przeznaczenia, zasad zagospodarowania oraz zasad obsługi komunikacyjnej terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, usługi kultury, oraz pod parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, pod kątem przeznaczenia fragmentów tego terenu pod kołowe ciągi komunikacyjne powiązane z przyległą do terenu ulicą Kochanowskiego, a także pod kątem uwzględnienia w zasadach obsługi komunikacyjnej terenu dojazdów z ulicy Kochanowskiego, zamiast dojazdu wyłącznie z ulicy Żółkiewskiego, w kontekście obciążenia ulicy Kochanowskiego ruchem autobusowym i wzmożonym ruchem małego transportu, wynikającego z ww. ustaleń projektu planu;
- 2) przeznaczenia terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym pod ogólnodostępny ciąg pieszy na poziomie kładki nad równią stacyjną (pomiędzy ulicami: Grunwaldzką i Sienkiewicza), jako rozwiązania niecelowego.

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

7. [REDACTED] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 3 września 2019 r., dotyczy przeznaczenia terenów:

- 1) oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, usługi kultury, oraz pod parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną,
- 2) oznaczonego na rysunku planu symbolem U/Up, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną

3) oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.1, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową, z niezbędną infrastrukturą techniczną,
pod kątem:

- 1) obniżenia jakości powietrza, zwiększenia hałasu i zmniejszenia bezpieczeństwa mieszkańców oraz dzieci, na skutek wzmożenia ruchu na ulicy Kochanowskiego, spowodowanego lokalizacją dworca na terenach przy tej ulicy (dotyczy terenu UKSp/Uk/KS),
- 2) niszczenia nieruchomości na terenie Osiedla 1000-lecia, takich jak: Muzeum Techniki, przychodnia, apteka, 96 garaży (dotyczy terenów: UKSp/Uk/KS, U/Up, KDD.1).

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

8. [REDAKCYJNA] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 4 września 2019 r., w części dotyczy:

- 1) przeznaczenia terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową z wydzielonym ciągiem pieszym, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w granicach działek nr: 468/1, 468/2, obr. 207, pod kątem włączenia części terenu KDD/KX, położonej w granicach ww. działek, do terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2, przeznaczanego pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną;
- 2) przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2, przeznaczanego pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną, pod kątem:
 - a) zmiany ustaleń projektu planu dotyczących wysokości zabudowy w obrębie terenu wydzielonego, oznaczonego na rysunku planu symbolem [u/m/ks], z ustalonej wysokości od 3 do 5 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 20 m, do wysokości od 3 do 18 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 45 m,
 - b) korekty linii zabudowy na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem U/M.2, poprzez odsunięcie tych linii zabudowy do granic działek nr: 468/1, 468/2, obr. 207;

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

9. [REDAKCYJNA] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 5 września 2019 r., w części dotyczy:

- 1) przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami UKSp/Uk/KS oraz KX.1, w granicach działek nr 99/36, 99/38, obr. 207, a także zasad zagospodarowania tych terenów, pod kątem:
 - a) połączenia w obrębie terenu UKSp/Uk/KS trzech różnych funkcji: usług komunikacji publicznej, usług kultury, parkingów publicznych,
 - b) podziału parkingów na ogólnodostępne oraz o ograniczonej dostępności,
 - c) nadmiernej szczegółowości ustaleń projektu planu,
 - d) braku szczegółowych ustaleń projektu planu nt. usług komercyjnych w obrębie terenu UKSp/Uk/KS, takich jak usługi handlu lub gastronomii,
 - e) nie uwzględniania walorów ekonomicznych terenów poprzez przyjęcie w zasadach ich zagospodarowania zbyt niskiej intensywności oraz zbyt małej ilości towarzyszących funkcji centrotwórczych, z jednoczesnym wnioskiem o przeznaczenie terenu UKSp/Uk/KS (przeznaczanego pod usługi komunikacji publicznej, usługi kultury, parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną) oraz terenu KX.1 (przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną) pod teren usług, rozumianych jako usługi handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracji, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa, z dopuszczeniem usług komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, bez wydzielania z tego terenu obszarów o szczególnym sposobie zagospodarowania (terenów wydzielonych);
- 2) zasad zagospodarowania terenów KK.1 i KK.2, a w szczególności zakazów odnoszących się do kształtowania elewacji budynków, polegających na zakazie lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na obiektach opisanych jako zabytkowe, a także zakazie lokalizacji

- reklam powyżej kondygnacji parteru na elewacjach frontowych lub innych elewacjach zwróconych do terenów publicznych sąsiadujących z danym terenem;
- 3) przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx+2/kx] oraz [kx+2/kdw], przeznaczanych pod ogólnodostępne ciągi piesze na poziomie kładki nad równią stacyjną, wydzielonych z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, pod kątem kolizji pomiędzy przeznaczeniem i zasadami zagospodarowania tych terenów a projektowanymi stanowiskami parkingowymi wraz z drogą dojazdową – w części dotyczącej lokalizacji ww. kładki;
 - 4) rozszerzenia Przepisów Ogólnych w tekście projektu planu o ustalenie nt. dopuszczenia lokalizacji zabudowy w odległości 1.5 m od granicy działki lub bezpośrednio przy tej granicy, na całym obszarze planu.

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

Po wyłożeniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, uwagi wnieśli:

10. [REDACTED] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 26 listopada 2020 r., dotyczy ustaleń projektu planu dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.7, w tym:

- 1) korekty linii podziału wewnętrznego w obrębie przedmiotowego terenu, w celu wyodrębnienia pięciu odrębnych terenów wydzielonych, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;
- 2) korekty linii zabudowy w obrębie przedmiotowego terenu, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;
- 3) korekty dopuszczalnej wysokości zabudowy w obrębie przedmiotowego terenu, z 12 m na 15 m;
- 4) korekty dopuszczalnej powierzchni zabudowy każdej działki budowlanej w obrębie przedmiotowego terenu, z 85% na 95%;
- 5) korekty wskaźnika intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej, z przedziału od 0.45 do 2.75 na przedział od 0.45 do 3.50.

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

11. [REDACTED] Uwaga wniesiona na piśmie w dniu 2 grudnia 2020 r., dotyczy:

- 1) eliminacji z ustaleń projektu planu terenów określonych podziałami wewnętrznymi, w tym zbytniej szczegółowości w sposobie ich zabudowy oraz zagospodarowania, i ograniczenia ilości terenów o odmiennym sposobie zagospodarowania wyznaczonych ustaleniami projektu planu do niezbędnego minimum;
- 2) zmiany w projekcie planu przeznaczenia terenu dla działek nr 99/36, 99/38, obr. 207, objętych granicami projektu planu na teren o przeznaczeniu dla szerokiego wachlarza usług, tj. wskazanie przeznaczenia jako tereny usług rozumianych jako usługi handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracji, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa, w ramach którego zostaną dopuszczone usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego;
- 3) zmiany ustaleń projektu planu dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [uk], wydzielonego liniami podziału wewnętrznego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także pod publiczny parking podziemny, w następującym zakresie:
 - rozszerzenie dopuszczeń wskazanych w § 11 ust. 2 pkt 14 lit. a) dla przedmiotowego terenu wydzielonego o usługi gastronomiczne i handel detaliczny,
 - rozszerzenie przedmiotowego terenu wydzielonego, wyznaczonego liniami podziału wewnętrznego, o teren na wschód od budynku oznaczonego na rysunku planu symbolem {3.11}, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi,

- zmiana linii zabudowy wyznaczonych w obrębie budynków oznaczonych na rysunku planu symbolami: {3.11}, {3.14}, {3.14}, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;
- 4) ustalenia w projekcie planu przeznaczenia pod zabudowę usługową [uk] na terenie pomiędzy tunelem podziemnym a działką nr 99/37, obr. 207, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;
- 5) ustalenia w projekcie planu przeznaczenia pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub usługi publiczne, dla części obszaru przy ul. Żółkiewskiego oraz wiaduktu kolejowego, poprzez rozszerzenie granic terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/Up, o którym mowa w § 15 projektu planu, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub usługi publiczne;
- 6) dopuszczenia w projekcie planu stacji paliw na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem [kd:uks/ks], o którym mowa w § 11 ust. 2 pkt 26, wydzielonym liniami podziału wewnętrznego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także pod publiczny parking podziemny;
- 7) ustalenia w projekcie planu przeznaczenia pod teren elektroenergetycznej infrastruktury technicznej dla obszaru działki nr 99/37, obr. 207;
- 8) wykreślenia z projektu planu § 5 ust. 2 pkt 1 (*dotyczy zakazu zabudowy tymczasowej w granicach obszaru planu*) oraz § 9 (*dotyczy pozostawienia terenu objętego planem, do czasu realizacji ustaleń planu, w dotychczasowym użytkowaniu, bez możliwości jego zabudowy budynkami lub budowlami o charakterze tymczasowym, nie związanymi z realizacją zagospodarowania zgodnego z ustaleniami planu*), a także dopuszczenia zabudowy tymczasowej;
- 9) zmiany ustaleń projektu planu dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.1, o którym mowa w § 37, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, poprzez:
 - przeznaczenie przedmiotowego terenu pod ciąg pieszo-jezdny,
 - wykreślenie z projektu planu ustaleń dotyczących terenów wydzielonych liniami podziału wewnętrznego, oznaczonych na rysunku planu symbolami: [kx/kr], [kx/zp], [kx:eksp],
 - nakazanie nawierzchni utwardzonej na całym terenie,
 - dopuszczenie na przedmiotowym terenie zabudowy i instalacji tymczasowych;
- 11) wykreślenia z projektu planu § 11 ust. 2 pkt 13 lit. d) (*dotyczy zakazu lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na budynkach i budowlach oznaczonych jako wpisane do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków*).

Sposób rozpatrzenia - nie uwzględnia się.

Uzasadnienie prawne rozpatrzenia uwag

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

Kształtowanie polityki przestrzennej na terenie gminy, w tym uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego należy do zadań własnych gminy.

Gmina ma wyłączną kompetencję do planowania miejscowego i działając w granicach i na podstawie prawa może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, jeżeli władztwa tego nie nadużywa. Uprawnienie to odnośnie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wynika z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, (Dz. U. z 2020 r., poz. 293, z późn. zm.).

W celu określenia przeznaczenia terenów oraz określenia sposobów ich zagospodarowania i zabudowy rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego. Uchwałę, rada gminy podejmuje z własnej inicjatywy lub na wniosek prezydenta miasta.

Stosownie do art. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, każdy ma prawo w granicach określonych ustawą do zagospodarowania terenu, do którego ma tytuł prawny, zgodnie z warunkami ustalonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli nie narusza to chronionego prawem interesu

publicznego oraz osób trzecich oraz do ochrony własnego interesu prawnego przy zagospodarowaniu terenów należących do innych osób lub jednostek organizacyjnych.

W planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, stosownie do przepisów art. 1 ust. 2 ww. ustawy, uwzględnia się zwłaszcza: wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury, walory architektoniczne i krajobrazowe, wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych, wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej, wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych, walory ekonomiczne przestrzeni, prawo własności, potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa, potrzeby interesu publicznego, potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych, zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych, potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności.

Stosownie do art. 2 pkt. 1 ww. ustawy przez "ład przestrzenny" należy rozumieć takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne.

Stosownie do art. 71 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219, z późn. zm.) zasady zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska stanowią podstawę do sporządzania i aktualizacji m. in. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Stosownie do art. 3 pkt. 50 ww. ustawy oraz art. 2 pkt. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przez „zrównoważony rozwój” rozumie się taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

Stosownie do art. 72 ww. ustawy:

- 1) w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zapewnia się warunki utrzymania równowagi przyrodniczej i racjonalną gospodarkę zasobami środowiska, w szczególności przez:
 - ustalanie programów racjonalnego wykorzystania powierzchni ziemi, w tym na terenach eksploatacji złóż kopalin, i racjonalnego gospodarowania gruntami;
 - uwzględnianie obszarów występowania złóż kopalin oraz obecnych i przyszłych potrzeb eksploatacji tych złóż;
 - zapewnianie kompleksowego rozwiązania problemów zabudowy miast i wsi, ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki wodnej, odprowadzania ścieków, gospodarki odpadami, systemów transportowych i komunikacji publicznej oraz urządzania i kształtowania terenów zieleni;
 - uwzględnianie konieczności ochrony wód, gleby i ziemi przed zanieczyszczeniem w związku z prowadzeniem gospodarki rolnej;
 - zapewnianie ochrony walorów krajobrazowych środowiska i warunków klimatycznych;
 - uwzględnianie potrzeb w zakresie zapobiegania ruchom masowym ziemi i ich skutkom;
 - uwzględnianie innych potrzeb w zakresie ochrony powietrza, wód, gleby, ziemi, ochrony przed hałasem, wibracjami i polami elektromagnetycznymi.
- 2) W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, przy przeznaczeniu terenów na poszczególne cele oraz przy określaniu zadań związanych z ich zagospodarowaniem w strukturze wykorzystania terenu, ustala się proporcje pozwalające na zachowanie lub przywrócenie na nich równowagi przyrodniczej i prawidłowych warunków życia.

Powyższe wymagania określa się na podstawie opracowań ekofizjograficznych, stosownie do rodzaju sporządzanego dokumentu, cech poszczególnych elementów przyrodniczych i ich wzajemnych powiązań.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego następuje ustalenie przeznaczenia terenu, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego oraz określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu (art. 4 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Stosownie do przepisów art. 15 ust. 2 ww. ustawy, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego określa się obowiązkowo:

- przeznaczenie terenów oraz linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania,
- zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego,
- zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu,
- zasady kształtowania krajobrazu,
- zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej,
- wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych,
- zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, maksymalną wysokość zabudowy, minimalną liczbę miejsc do parkowania w tym miejsca przeznaczone na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową i sposób ich realizacji oraz linie zabudowy i gabaryty obiektów,
- granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa,
- szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości objętych planem miejscowym,
- szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy,
- zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej,
- sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów,
- stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4

Zgodnie z art. 20 ust. 1 plan miejscowy uchwała rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium.

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).

Uzasadnienie faktyczne sposobu rozpatrzenia uwag:

1. Uwagi wniesione przez

[REDAKOWANE] Teren, którego dotyczą uwagi – oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS.

Składające uwagi Przedsiębiorstwo kwestionuje przeznaczanie w projekcie planu większej części nieruchomości, na której prowadzona jest działalność gospodarcza Przedsiębiorstwa, pod teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, usługi kultury oraz parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp/UK/KS. Takie przeznaczenie może doprowadzić do utraty przez Przedsiębiorstwo realnych możliwości funkcjonowania. Składające uwagi wnoszą więc o korektę linii rozgraniczającej pomiędzy terenem UKSp/Uk/KS, a terenem oznaczonym na rysunku planu symbolem U/Up, przeznaczanym pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub publiczne, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi.

Sposób rozpatrzenia – uwag nie uwzględnia się.

Uzasadnienie:

Przeznaczenie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, usługi kultury oraz parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w obrębie części nieruchomości, na której prowadzi swoją działalność gospodarczą składające uwagi Przedsiębiorstwo, ma na celu zetknięcie terenu planowanego dworca autobusowego z terenem oznaczonym na rysunku planu symbolem KDD.1, przeznaczanym w projekcie planu pod publiczną drogę dojazdową. Droga ta

ma zapewniać obsługę komunikacyjną tej części planowanego dworca autobusowego, w której planowany jest plac postojowy dla autobusów, a także parkingi publiczne pod placem postojowym oraz nad tym placem (tereny wydzielone, oznaczone symbolami [uks/ks/ks-1] oraz [uks/ks]).

Przeznaczenie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS w obrębie części ww. nieruchomości, ma na celu także zetknięcie terenu planowanego dworca autobusowego z terenem drogi publicznej w ciągu ulicy Żółkiewskiego, znajdującej się poza granicą obszaru planu, po wschodniej stronie tej granicy. Droga publiczna w ciągu ulicy Żółkiewskiego ma być docelowo przebudowana i rozbudowana, w związku z budową nowego wiaduktu kolejowego w ciągu magistrali kolejowej E 30. Droga ta po przebudowie ma posiadać jezdnię o szerokości umożliwiającej wydzielanie trzech pasów ruchu, co stwarza możliwość na rozszerzenie obsługi komunikacyjnej terenu planowanego dworca autobusowego o dostęp z drogi publicznej w ciągu ulicy Żółkiewskiego.

Ze względu na to, że główną funkcją terenu [uks/ks], wydzielonego z terenu UKSp/Uk/KS, ma być wytworzenie powiązań komunikacyjnych pomiędzy ww. drogami publicznymi, a parking publiczny ponad poziomem terenu (w zakresie wyznaczonym na rysunku planu przez linie zabudowy) może być potraktowany jako funkcja dodatkowa, możliwa jest korekta linii rozgraniczającej tereny oznaczone na rysunku planu symbolami UKSp/Uk/KS oraz U/Up, prowadząca do powiększenia terenu U/Up kosztem terenu UKSp/Uk/KS, a więc zmniejszająca udział powierzchniowy nieruchomości będącej przedmiotem złożonych uwag w terenie przeznaczanym m.in. pod regionalny dworzec autobusowy – co stanowi uwzględnienie wniosku zawartego w złożonej uwadze. Jednak niezbędne jest w tym celu dokonanie szczegółowej analizy tej części obszaru objętego opracowaniem projektu planu, pod kątem zapewnienia dostępności komunikacyjnej do terenu UKSp/Uk/KS od strony drogi publicznej w ciągu ulicy Żółkiewskiego.

Ze względu na konieczność dokonania analizy, o której mowa powyżej, nie można na tym etapie opracowania projektu planu zapewnić o możliwości korekty linii rozgraniczającej tereny oznaczone na rysunku planu symbolami UKSp/Uk/KS oraz U/Up. Dlatego nie można uwzględnić złożonej uwagi.

2. Uwagi wniesione przez [REDACTED]

Tereny, których dotyczą uwagi – oznaczone na rysunku planu symbolami: KK.1, KK.2 i KDW.3. Składająca uwagi Spółka kwestionuje:

- 1) wskazanie na rysunku planu istniejącej kładki pieszej nad stacją kolejową Rzeszów Główny, oznaczonej w „Oznaczeniach informacyjnych” symbolem {3.14}, jako jeden z obiektów wpisanych do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków, przeznaczonej „do likwidacji i przeniesienia w inne miejsce [...]”;
- 2) brak na rysunku planu oznaczenia [kx+2/kk], dotyczącego jednego z terenów wydzielonych z terenu UKSp/Uk/KS;
- 3) brak w zasadach zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.3, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową w ciągu ulicy Batorego, informacji o „ślepych” zakończeniu odcinka ulicy Batorego, na wschodnim końcu tego odcinka ulicy, przy granicy obszaru planu.

Składająca uwagi Spółka wnosi przy tym o:

- 1) uwzględnienie projektów inwestycyjnych związanych z modernizacją linii kolejowych na terenach, oznaczonych na rysunku planu symbolem KK, przeznaczanych pod komunikację kolejową wraz z funkcjami towarzyszącymi;
- 2) korektę ustaleń projektu planu odnośnie przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem KK, pod komunikację kolejową oraz urządzenia i obiekty związane z komunikacją kolejową, w tym lokalizację dróg wewnętrznych, skrzyżowań oraz przejazdów dróg publicznych i wewnętrznych;
- 3) korektę zasad zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem KK, przeznaczanych pod komunikację kolejową wraz z funkcjami towarzyszącymi, poprzez dopuszczenie przebudowy, rozbudowy i remontu istniejącej oraz budowy nowej infrastruktury technicznej, w tym realizacji masztów radiowo-telekomunikacyjnych.

Sposób rozpatrzenia:

- 1) uwag nie uwzględnia się w części dotyczącej:

- a) graficznego oznaczenia informacyjnego dotyczącego zabytkowej kładki nad torami, oznaczonej na rysunku planu symbolem {3.14},
- b) zasad zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD.3, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową w ciągu ulicy Batorego.

Uzasadnienie:

Wskazanie na rysunku planu istniejącej kładki pieszej nad stacją kolejową Rzeszów Główny, oznaczonej w „Oznaczeniach informacyjnych” symbolem {3.14}, jako jeden z obiektów wpisanych do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków, ma charakter czysto informacyjny, wynikający z wniosku Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków złożonego do projektu mpzp nr 253/5/2013 „Dworzec” w Rzeszowie, na wstępnym etapie procedury sporządzania projektu tego planu. Ustalenia projektu planu dotyczące tej kładki zawierają szereg zakazów i ograniczeń, związanych np. z wykorzystywaniem obiektów zabytkowych jako nośników reklamowych, jednak nie wpływają w żaden sposób na kwestię pozostawiania obiektu kładki w jego dotychczasowej lokalizacji (np. poprzez wyznaczenie linii zabudowy lub linii podziału wewnętrznego, związanych z obiektem kładki). Tym samym wskazanie na rysunku planu zabytkowej kładki, oznaczonej symbolem {3.14}, nie stanowi ustalenia projektu planu, a tylko formalne oznaczenie informacyjne.

W ustaleniach projektu planu dotyczących terenu KDD.3, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową w ciągu ulicy Batorego, zawarty jest nakaz zlokalizowania w obrębie tego terenu placu do nawracania na wschodnim końcu drogi. Ponadto, w zasadach obsługi komunikacyjnej terenu KDD.3 jest mowa o skomunikowaniu tego terenu od strony wschodniej, z projektowanej drogi zbiorczej na przedłużeniu ulicy Żółkiewskiego, wyznaczonej poza granicą obszaru planu, wyłącznie poprzez dojście. Zatem zastrzeżenia zawarte w złożonej uwadze, dotyczące nie uwzględnienia w zasadach zagospodarowania terenu KDD.3 „ślepego” zakończenia tego odcinka ulicy Batorego od strony wschodniej, są bezpodstawne.

Ze względu na powyższe, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

3. Uwagi wniesione przez [REDACTED]

[REDACTED] Tereny, których dotyczą uwagi – oznaczone na rysunku planu symbolami Uz.2 oraz UKSp/KS.

Składający uwagę kwestionuje zasady zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem Uz.2, a w szczególności linię: zabudowy od strony terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.1, wskaźnik intensywności zabudowy, maksymalną wysokość zabudowy, a także zasady obsługi komunikacyjnej terenu.

Składający uwagę wnosi przy tym o korektę linii rozgraniczającej od strony zachodniej terenu, o korektę linii zabudowy od strony terenu KS.1, o zmianę maksymalnej wartości wskaźnika intensywności zabudowy dla działki budowlanej z ustalonej wartości 1.95 do ok. 3, o zmianę maksymalnej wysokości zabudowy w obrębie terenu, poprzez zwiększenie dopuszczalnej wysokości do nie mniejszej niż 15.3 m, a także o ustalenie w projekcie planu wysokości zabudowy od strony Placu Dworcowego; ponadto składający uwagę wnosi o uzupełnienie ustaleń projektu planu dotyczących dostępności komunikacyjnej terenu, poprzez rozszerzenie zasad dostępności od strony terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx] i [kx/zp], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem UKSp/KS, o możliwość dojazdu karetok pogotowia i pojazdów służby zdrowia (ustalenia projektu planu przewidują tylko dojście piesze ze strony ww. terenów wydzielonych).

Sposób rozpatrzenia uwag - uwag nie uwzględnia się:

- 1) w części dotyczącej zasad zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem Uz.2, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi zdrowia, z niezbędną infrastrukturą techniczną, pod kątem korekty ustaleń projektu planu dotyczących dostępności komunikacyjnej terenu, poprzez rozszerzenie zasad dostępności od strony terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx] i [kx/zp], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem UKSp/KS, o możliwość dojazdu karetok pogotowia i pojazdów służby zdrowia;
- 2) w części dotyczącej korekty przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx] i [kx/zp], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem UKSp/KS, poprzez dopuszczenie w obrębie tych terenów lokalizacji dojazdów prowadzących przez te tereny wydzielone do terenu Uz.2, przeznaczonych dla karetok pogotowia i pojazdów służby zdrowia.

Uzasadnienie:

Uwaga złożona do projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...] przez [...] nie dotyczy bezpośrednio obszaru mpzp nr 253/5/2013 – I-A. Jednak część tej uwagi, dotycząca korekty ustaleń projektu mpzp nr 253/5/2013 – I dla terenu oznaczonego na rysunku tego planu symbolem Uz.2, stanowiącego nieruchomość pod adresem Plac Dworcowy 2, w zakresie zasad obsługi komunikacyjnej tego terenu, musi być potraktowana jako uwaga o zmianę ustaleń dla terenu oznaczonego na rysunku mpzp nr 253/5/2013 – I-A symbolem UKSp/KS, w szczególności dla terenów wydzielonych z tego terenu, oznaczonych symbolami [kx/zp] oraz [kx], sąsiadujących ze sobą oraz z terenem nieruchomości pod adresem Plac Dworcowy 2.

Ustalenia projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie związane są m.in. z inwestycją publiczną, planowaną w obrębie Placu Dworcowego i przylegającego doń odcinka ulicy Grottgera, związaną z realizacją idei Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, koordynowana przez Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie. Koncepcja tej inwestycji polega m.in. na wprowadzeniu w przestrzeń Placu Dworcowego nowych przedsięwzięć z zakresu transportu publicznego, w ramach RCK jako intermodalnego centrum przesiadkowego, a także nowych standardów dostępności komunikacyjnej i parkowania. Wiąże się to z koniecznością wyznaczenia w przestrzeni Placu Dworcowego, w obrębie terenu UKSp/KS, dogodnych dróg manewrowych dla pojazdów komunikacji publicznej oraz ściśle skanalizowanych dojazdów do podziemnego parkingu publicznego. Przy tym należy się spodziewać, że, ww. drogi manewrowe dla autobusów oraz dojazdy do parkingu podziemnego będą ciągami jednokierunkowymi.

Wobec powyższego, wyznaczenie w ustaleniach planu dotyczących terenu UKSp/KS dwukierunkowych dojazdów do nieruchomości pod adresem Plac Dworcowy 2, przeznaczonych dla karetek pogotowia i pojazdów służby zdrowia, może kolidować z przyszłym zagospodarowaniem tego terenu, ukształtowanym na rzecz jego wiodącego przeznaczenia.

Jednocześnie ustalenia projektu planu dotyczące terenów [kx/zp] oraz [kx], wydzielonych z terenu UKSp/KS nie zawierają zakazu poruszania się pojazdów uprzywilejowanych, w tym np. karetek pogotowia. Nie można zatem wykluczyć, że po ostatecznym ukształtowaniu zagospodarowania ww. terenów, dostępność do nieruchomości pod adresem Plac Dworcowy 2 okaże się możliwa dla karetek pogotowia, za zgodą dysponenta przedmiotowego terenu publicznego. Jednak w obecnym stanie rzeczy, przy aktualnych założeniach projektu planu, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

4. Uwagi wniesione przez [...] którego dotyczą uwagi – oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.2 (w szczególności jego fragment znajdujący się w granicach działek nr 467, 470, obr. 207).

Składający uwagę kwestionuje zasady zagospodarowania terenu, a w szczególności: wskaźnik intensywności zabudowy dla działki budowlanej, wysokość zabudowy w obrębie terenu oznaczonego symbolem [u/m/ks], wydzielonego z terenu U/M.2, a także zapisy dotyczące kąta nachylenia połaci dachowych.

Składający uwagę wnosi przy tym o zmianę maksymalnej wartości wskaźnika intensywności zabudowy dla działki budowlanej z ustalonej wartości 4.25 do ok. 6, o zmianę maksymalnej wysokości zabudowy w obrębie terenu wydzielonego [u/m/ks], poprzez zwiększenie dopuszczalnej wysokości z ustalonej od 3 do 5 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 20 m, do od 3 do 8 kondygnacji nadziemnych, nie mniejszej niż 32 m; ponadto składający uwagę wnosi o rozszerzenie ustaleń projektu planu o dopuszczenie tarasów lub dachów płaskich, w tym tzw. „dachów zielonych”.

Sposób rozpatrzenia uwag:

- 1) uwag nie uwzględnia się w części dotyczącej:

- a) korekty wskaźnika intensywności zabudowy dla działki budowlanej poprzez jego zwiększenie z 4.25 do ok. 6,
- b) korekty wysokości zabudowy w obrębie terenu wydzielonego, oznaczonego na rysunku planu symbolem [u/m/ks], z ustalonej od 3 do 5 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 20 m, na wysokość od 3 do 8 kondygnacji nadziemnych, nie mniej niż 32 m.

Uzasadnienie:

Wskaźnik intensywności zabudowy dla działki budowlanej jest pochodną wysokości zabudowy, wyrażonej m.in. w kondygnacjach, oraz wysokości zabudowy na danym terenie. Przyjęte w ustaleniach projektu planu, ww. współczynniki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2, są natomiast pochodną wniosków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a także uwag przytoczonych przez Konserwatora do pisma o uzgodnieniu projektu planu. Ograniczenie wysokości zabudowy (do 20 m) wynika również z nawiązania przez ustalenia projektowanego planu do ustaleń planu obowiązującego, mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonego 25 września 2007 r. (z późn. zm.).

Wartości parametrów zabudowy, które zostały podane w uwagach, znacznie wykraczają poza wartości dopuszczane przez podmiot uzgadniający projekt planu – Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Teren oznaczony symbolem U/M.2 w całości znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej, wpisanej do ustaleń obowiązującego mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”. Nie ma zatem żadnych argumentów za przyjęciem innych parametrów zabudowy na tym terenie, niż wymagane przez urząd konserwatorski.

Ze względu na powyższe, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

5. Uwagi wniesione przez Samorządową Radę Osiedla 1000-lecia Nr XI, ul. Kochanowskiego 29, 35-203 Rzeszów, reprezentowaną przez Przewodniczącego, oraz przez Radę Osiedla 1000-lecia Rzeszowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej. Tereny, których dotyczą uwagi – oznaczone na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk/KS oraz KX.2.

Składający uwagi kwestionują zasady zagospodarowania terenu UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej, usługi kultury, parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w szczególności w zakresie ustaleń projektu planu dotyczących przeznaczenia fragmentów tego terenu pod kołowe ciągi komunikacyjne powiązane z przyległą do terenu ulicą Kochanowskiego, a także pod kątem uwzględnienia w zasadach obsługi komunikacyjnej terenu dojazdów z ulicy Kochanowskiego, zamiast dojazdu wyłącznie z ulicy Żółkiewskiego, w kontekście obciążenia ulicy Kochanowskiego ruchem autobusowym i wzmożonym ruchem małego transportu, wynikającego z ww. ustaleń projektu planu.

Składający uwagi kwestionują także przeznaczenie terenu KX.2, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym pod ogólnodostępny ciąg pieszy na poziomie kładki nad równią stacyjną (pomiędzy ulicami: Grunwaldzką i Sienkiewicza), jako rozwiązania niecelowego, a także pod kątem możliwości spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa dla pieszych i ruchu kołowego na jezdni ulicy Sienkiewicza, będącego skutkiem wprowadzenia na jezdnię tej ulicy ruchu pieszego z ww. kładki.

Sposób rozpatrzenia – uwag nie uwzględnia się.

Uzasadnienie:

Lokalizacja terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego przede wszystkim pod usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, wynika wprost z kierunków zagospodarowania ustalonych w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, uchwalonym 4 lipca 2000 r. Dworzec autobusowy został w tym Studium wyznaczony przy ulicy Kochanowskiego, a zatem jego oparcie jego obsługi komunikacyjnej o tę ulicę także wynika z ustaleń Studium. W ustaleniach obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonego 25 września 2007 r. (z późn. zm.), docelowe parametry ulicy Kochanowskiego, jako publicznej drogi zbiorczej, zostały zwiększone w stosunku do stanu istniejącego (praktycznie niezmiennego od roku 2007). Zwiększenie parametrów w szczególności dotyczy odcinków ulicy Kochanowskiego od ulicy Marszałkowskiej do rejonu dawnego dojścia do zabytkowej kładki nad torami, oraz od ulicy Siemieńskiego do wjazdu na teren dawnych parowozowni. Na tych odcinkach zaplanowano poszerzenie jezdni do szerokości trzech pasów ruchu – dla usprawnienia ruchu pojazdów i pieszych poprzez dodanie pasów do lewoskrętów oraz azylów bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Na pozostałym, „środkowym” odcinku ulicy Kochanowskiego, w obowiązującym planie ustalono szerokość jezdni nie mniejszą niż 7 m – a więc szerokość dostosowaną do ruchu autobusowego.

W obowiązującym mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” wyznaczono także teren dworca autobusowego, choć tylko na takim terenie, jaki był dostępny dla planowania urbanistycznego w czasie, gdy sporządzany był ów plan. Na mocy obowiązującego planu miejscowego, przy ulicy Kochanowskiego znajdują się już tereny przeznaczone pod dworzec autobusowy. Zatem ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie są w tym względzie konsekwentną kontynuacją ustalonego już wcześniej kierunku zagospodarowania terenu.

Uwagi dotyczące wpływu planowanego dworca autobusowego na nadmierne obciążenie ulicy Kochanowskiego i wynikające z tego uciążliwości dla mieszkańców Osiedla 1000-lecia korzystających z ulicy Kochanowskiego lub mieszkających w jej pobliżu, są w tej sytuacji uwagami do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa (uchwalonego w roku 2000) oraz do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” (uchwalonego w roku 2007), złożonymi po upływie terminu składania uwag do każdego z tych dokumentów planistycznych.

Niezależnie od powyższego, w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – I [...] zawarto rozszerzenie obsługi komunikacyjnej terenu planowanego dworca autobusowego o dostępność z ulicy Żółkiewskiego, znajdującej się poza granicą obszaru planu, po jego wschodniej stronie. Projekt planu zawiera zatem rozwiązanie prowadzące do dywersyfikacji dostępności komunikacyjnej, czyli zmniejszenia obciążenia ulicy Kochanowskiego, w związku z lokalizacją nowego dworca autobusowego przy tej ulicy.

Ze względu na powyższe, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

Przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym pod kładkę dla pieszych nad torami stacji kolejowej Rzeszów Główny, także wynika z kierunków zagospodarowania ustalonych w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, uchwalonego 4 lipca 2000 r., w których zostały wyznaczone ścieżki rowerowe przecinające teren stacji kolejowej Rzeszów Główny z południa na północ. Ścieżka podstawowa łączy Śródmieście z Osiedlem 1000-lecia w ciągu ulic: Grunwaldzkiej i Sienkiewicza, a ścieżka alternatywna prowadzi od Placu Dworcowego do ulicy Kochanowskiego, w rejonie dawnego dojścia do zabytkowej kładki nad torami, i dalej w stronę ciągu pieszego przebiegającego od ulicy Kochanowskiego do ulicy Partyzantów, obok terenów przedszkolnych. Z oczywistych względów, ścieżki te należy traktować jako ciągi pieszo-rowerowe, a nie same drogi dla rowerów. Oczywista jest także konieczność zapewnienia dla tych ciągów bezkolizyjnego przekroczenia terenu stacji kolejowej Rzeszów Główny.

Lokalizacja terenu KS.2 w przestrzeni projektu planu nawiązuje również do dawnej kładki pieszej nad torami kolejowymi, znajdującej się w tej lokalizacji do czasu elektryfikacji i związanej z nią przebudowy stacji kolejowej Rzeszów Główny. Na skutek przebudowy, dwa przęsła historycznej kładki przeniesiono na przedłużenie starszej kładki nad torami, łączącej Plac Dworcowy z terenem przy parowozowniach, przesuwając w ten sposób ogólnodostępne przejście piesz ze Śródmieścia do Osiedla 1000-lecia na wschód, z ulicy Grunwaldzkiej na Plac Dworcowy.

W ustaleniach projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...] dokonano „zmiksowania” przebiegów ciągów pieszo-rowerowych, podstawowego i alternatywnego, ze względu na uwarunkowania powstałe na przebiegach tych ciągów od czasu uchwalenia obowiązującego Studium. Wykluczono przebieg ciągu pieszo-rowerowego w projektowanym tunelu pod torami stacji kolejowej, prowadzącym z Placu Dworcowego do ulicy Kochanowskiego, ze względu na spodziewane duże obciążenie tego tunelu ruchem pieszych, zwłaszcza w godzinach szczytów komunikacyjnych. Wykluczono także przebieg ciągu pieszo-rowerowego w ciągu ulicy Sienkiewicza, ze względu na szczupłość dostępnego miejsca w przestrzeni tej ulicy. Ciągi rowerowe na północ od kładki zostały skierowane na boki, jeden w stronę ulicy Marszałkowskiej, a drugi w stronę ulicy Kochanowskiego, po terenie planowanego ciągu pieszego z elementami ekspozycji historycznej, i dalej na północ, w stronę ulicy Partyzantów. Co do ruchu pieszych, także należy spodziewać się jego dywersyfikacji, przez co jego natężenie w ciągu ulicy Sienkiewicza, na jej odcinku od północnego wyjścia z kładki do skrzyżowania z ulicą Kochanowskiego, nie powinno nadwierać przepustowości istniejących chodników. Nie można więc mówić o zagrożeniach bezpieczeństwa dla pieszych użytkowników tego odcinka ulicy Sienkiewicza, wynikających z przywrócenia historycznego przejścia nad torami kolejowymi pomiędzy tą ulicą, a ulicą Grunwaldzką.

Poza wszystkim, ciąg pieszo-rowerowy, przebiegający nad torami kolejowymi po kładce w obrębie terenu KX.2, będzie znacznie atrakcyjniejszą alternatywą dla przeprawy pieszo-rowerowej wąskimi chodnikami Wiaduktu Tarnobrzeskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie bardzo intensywnego ruchu kołowego, w generowanych przez ten ruch kołowy zanieczyszczeniach powietrza, szczególnie w aspekcie często spotykanych na Wiadukcie korków.

Każde bezkolizyjne powiązanie komunikacyjne, umożliwiające przekraczanie barier komunikacyjnych, takich jak linie kolejowe, arterie komunikacyjne, rzeki itp., jest wartością dodaną w przestrzeni każdego skupiska ludzkiego, od najmniejszego siedliska po wielki ośrodek aglomeracyjny. Bezpieczeństwo i wygoda użytkowników takich powiązań komunikacyjnych, a także – jak w przypadku terenu KX.2 i kładki nad torami w obrębie tego terenu – zwiększenie możliwości wyboru dla przekraczających daną barierę komunikacyjną, powinny być priorytetem w kształtowaniu systemów komunikacyjnych, zwłaszcza tych dla pieszych i rowerzystów, we wszystkich jednostkach urbanistycznych. Uznanie takich powiązań komunikacyjnych za niecelowe jest teżą bezpodstawną.

Ze względu na powyższe, uwagi nie mogą być uwzględnione.

6. Uwagi wniesione przez Samorządową Radę Osiedla 1000-lecia Nr XI, ul. Kochanowskiego 29, 35-203 Rzeszów, reprezentowaną przez Przewodniczącego, oraz przez Radę Osiedla 1000-lecia Rzeszowskiej Spółdzielni Mieszkaniowej (przekazane w załączeniu trzy jednobrzmiące pisma podpisane przez mieszkańców Osiedla). Tereny, których dotyczą uwagi – oznaczone na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk/KS oraz KX.2.

Składający uwagi kwestionują zasady zagospodarowania terenu UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej, usługi kultury, parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w szczególności w zakresie ustaleń projektu planu dotyczących przeznaczenia fragmentów tego terenu pod kołowe ciągi komunikacyjne powiązane z przyległą do terenu ulicą Kochanowskiego, a także pod kątem uwzględnienia w zasadach obsługi komunikacyjnej terenu dojazdów z ulicy Kochanowskiego, zamiast dojazdu wyłącznie z ulicy Żółkiewskiego, w kontekście obciążenia ulicy Kochanowskiego ruchem autobusowym i wzmożonym ruchem małego transportu, wynikającego z ww. ustaleń projektu planu.

Składający uwagi kwestionują także przeznaczenie terenu KX.2, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym pod ogólnodostępny ciąg pieszy na poziomie kładki nad równią stacyjną (pomiędzy ulicami: Grunwaldzką i Sienkiewicza), jako rozwiązania niecelowego.

Sposób rozpatrzenia – uwag nie uwzględnia się.

Uzasadnienie:

Lokalizacja terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego przede wszystkim pod usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, wynika wprost z kierunków zagospodarowania ustalonych w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, uchwalonym 4 lipca 2000 r. Dworzec autobusowy został w tym Studium wyznaczony przy ulicy Kochanowskiego, a zatem jego oparcie jego obsługi komunikacyjnej o tę ulicę także wynika z ustaleń Studium. W ustaleniach obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonego 25 września 2007 r. (z późn. zm.), docelowe parametry ulicy Kochanowskiego, jako publicznej drogi zbiorczej, zostały zwiększone w stosunku do stanu istniejącego (praktycznie niezmiennego od roku 2007). Zwiększenie parametrów w szczególności dotyczy odcinków ulicy Kochanowskiego od ulicy Marszałkowskiej do rejonu dawnego dojścia do zabytkowej kładki nad torami, oraz od ulicy Siemieńskiego do wjazdu na teren dawnych parowozowni. Na tych odcinkach zaplanowano poszerzenie jezdni do szerokości trzech pasów ruchu – dla usprawnienia ruchu pojazdów i pieszych poprzez dodanie pasów do lewoskrętów oraz azylów bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Na pozostałym, „środkowym” odcinku ulicy Kochanowskiego, w obowiązującym planie ustalono szerokość jezdni nie mniejszą niż 7 m – a więc szerokość dostosowaną do ruchu autobusowego.

W obowiązującym mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” wyznaczono także teren dworca autobusowego, choć tylko na takim terenie, jaki był dostępny dla planowania urbanistycznego w czasie, gdy sporządzany był ów plan. Na mocy obowiązującego planu miejscowego, przy ulicy Kochanowskiego znajdują się już tereny przeznaczone pod dworzec

autobusowy. Zatem ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie są w tym względzie konsekwentną kontynuacją ustalonego już wcześniej kierunku zagospodarowania terenu.

Uwagi dotyczące wpływu planowanego dworca autobusowego na nadmierne obciążenie ulicy Kochanowskiego i wynikające z tego uciążliwości dla mieszkańców Osiedla 1000-lecia korzystających z ulicy Kochanowskiego lub mieszkających w jej pobliżu, są w tej sytuacji uwagami do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa (uchwalonego w roku 2000) oraz do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” (uchwalonego w roku 2007), złożonymi po upływie terminu składania uwag do każdego z tych dokumentów planistycznych.

Niezależnie od powyższego, w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – I [...] zawarto rozszerzenie obsługi komunikacyjnej terenu planowanego dworca autobusowego o dostępność z ulicy Żółkiewskiego, znajdującej się poza granicą obszaru planu, po jego wschodniej stronie. Projekt planu zawiera zatem rozwiązanie prowadzące do dywersyfikacji dostępności komunikacyjnej, czyli zmniejszenia obciążenia ulicy Kochanowskiego, w związku z lokalizacją nowego dworca autobusowego przy tej ulicy.

Ze względu na powyższe, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

Przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.2, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym pod kładkę dla pieszych nad torami stacji kolejowej Rzeszów Główny, także wynika z kierunków zagospodarowania ustalonych w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, uchwalonego 4 lipca 2000 r., w których zostały wyznaczone ścieżki rowerowe przecinające teren stacji kolejowej Rzeszów Główny z południa na północ. Ścieżka podstawowa łączy Śródmieście z Osiedlem 1000-lecia w ciągu ulic: Grunwaldzkiej i Sienkiewicza, a ścieżka alternatywna prowadzi od Placu Dworcowego do ulicy Kochanowskiego, w rejonie dawnego dojścia do zabytkowej kładki nad torami, i dalej w stronę ciągu pieszego przebiegającego od ulicy Kochanowskiego do ulicy Partyzantów, obok terenów przedszkolnych. Z oczywistych względów, ścieżki te należy traktować jako ciągi pieszo-rowerowe, a nie same drogi dla rowerów. Oczywista jest także konieczność zapewnienia dla tych ciągów bezkolizyjnego przekroczenia terenu stacji kolejowej Rzeszów Główny.

Lokalizacja terenu KS.2 w przestrzeni projektu planu nawiązuje również do dawnej kładki pieszej nad torami kolejowymi, znajdującej się w tej lokalizacji do czasu elektryfikacji i związanej z nią przebudowy stacji kolejowej Rzeszów Główny. Na skutek przebudowy, dwa przęsła historycznej kładki przeniesiono na przedłużenie starszej kładki nad torami, łączącej Plac Dworcowy z terenem przy parowozowniach, przesuwając w ten sposób ogólnodostępne przejście piesz ze Śródmieścia do Osiedla 1000-lecia na wschód, z ulicy Grunwaldzkiej na Plac Dworcowy.

W ustaleniach projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...] dokonano „zmiksowania” przebiegów ciągów pieszo-rowerowych, podstawowego i alternatywnego, ze względu na uwarunkowania powstałe na przebiegach tych ciągów od czasu uchwalenia obowiązującego Studium. Wykluczono przebieg ciągu pieszo-rowerowego w projektowanym tunelu pod torami stacji kolejowej, prowadzącym z Placu Dworcowego do ulicy Kochanowskiego, ze względu na spodziewane duże obciążenie tego tunelu ruchem pieszych, zwłaszcza w godzinach szczytów komunikacyjnych. Wykluczono także przebieg ciągu pieszo-rowerowego w ciągu ulicy Sienkiewicza, ze względu na szczupłość dostępnego miejsca w przestrzeni tej ulicy. Ciągi rowerowe na północ od kładki zostały skierowane na boki, jeden w stronę ulicy Marszałkowskiej, a drugi w stronę ulicy Kochanowskiego, po terenie planowanego ciągu pieszego z elementami ekspozycji historycznej, i dalej na północ, w stronę ulicy Partyzantów. Co do ruchu pieszych, także należy spodziewać się jego dywersyfikacji, przez co jego natężenie w ciągu ulicy Sienkiewicza, na jej odcinku od północnego wyjścia z kładki do skrzyżowania z ulicą Kochanowskiego, nie powinno nadweryżać przepustowości istniejących chodników.

Poza wszystkim, ciąg pieszo-rowerowy, przebiegający nad torami kolejowymi po kładce w obrębie terenu KX.2, będzie znacznie atrakcyjniejszą alternatywą dla przeprawy pieszo-rowerowej wąskimi chodnikami Wiaduktu Tarnobrzskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie bardzo intensywnego ruchu kołowego, w generowanych przez ten ruch kołowy zanieczyszczeniach powietrza, szczególnie w aspekcie często spotykanych na Wiadukcie korków.

Każde bezkolizyjne powiązanie komunikacyjne, umożliwiające przekraczanie barier komunikacyjnych, takich jak linie kolejowe, arterie komunikacyjne, rzeki itp., jest wartością dodaną

w przestrzeni każdego skupiska ludzkiego, od najmniejszego siedliska po wielki ośrodek aglomeracyjny. Bezpieczeństwo i wygoda użytkowników takich powiązań komunikacyjnych, a także – jak w przypadku terenu KX.2 i kładki nad torami w obrębie tego terenu – zwiększenie możliwości wyboru dla przekraczających daną barierę komunikacyjną, powinny być priorytetem w kształtowaniu systemów komunikacyjnych, zwłaszcza tych dla pieszych i rowerzystów, we wszystkich jednostkach urbanistycznych. Uznanie takich powiązań komunikacyjnych za niecelowe jest tezą bezpodstawną.

Biorąc pod uwagę powyższe, uwagi nie mogą być uwzględnione.

7. Uwagi wniesione przez [REDAKTOWANE]
[REDAKTOWANE] Tereny, których dotyczą uwagi – oznaczone na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk/KS, U/Up, KDD.1.

Składający uwagi kwestionują przeznaczenie lub zasady zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk/KS, U/Up, KDD.1, pod kątem obniżenia jakości powietrza, zwiększenia hałasu i zmniejszenia bezpieczeństwa mieszkańców oraz dzieci, na skutek wzmożenia ruchu na ulicy Kochanowskiego, spowodowanego lokalizacją dworca na terenach przy tej ulicy (dotyczy terenu UKSp/Uk/KS), a także pod kątem niszczenia nieruchomości na terenie Osiedla 1000-lecia, takich jak: Muzeum Techniki, przychodnia, apteka, 96 garaży (dotyczy terenów: UKSp/Uk/KS, U/Up, KDD.1).

Sposób rozpatrzenia – uwag nie uwzględnia się.

Uzasadnienie:

Lokalizacja terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego przede wszystkim pod usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, wynika wprost z kierunków zagospodarowania ustalonych w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, uchwalonym 4 lipca 2000 r. Dworzec autobusowy został w tym Studium wyznaczony przy ulicy Kochanowskiego, a zatem jego oparcie jego obsługi komunikacyjnej o tę ulicę także wynika z ustaleń Studium. W ustaleniach obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonego 25 września 2007 r. (z późn. zm.), docelowe parametry ulicy Kochanowskiego, jako publicznej drogi zbiorczej, zostały zwiększone w stosunku do stanu istniejącego (praktycznie niezmiennego od roku 2007). Zwiększenie parametrów w szczególności dotyczy odcinków ulicy Kochanowskiego od ulicy Marszałkowskiej do rejonu dawnego dojścia do zabytkowej kładki nad torami, oraz od ulicy Siemieńskiego do wjazdu na teren dawnych parowozowni. Na tych odcinkach zaplanowano poszerzenie jezdni do szerokości trzech pasów ruchu – dla usprawnienia ruchu pojazdów i pieszych poprzez dodanie pasów do lewoskrętów oraz azylów bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Na pozostałym, „środkowym” odcinku ulicy Kochanowskiego, w obowiązującym planie ustalono szerokość jezdni nie mniejszą niż 7 m – a więc szerokość dostosowaną do ruchu autobusowego.

W obowiązującym mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” wyznaczono także teren dworca autobusowego, choć tylko na takim terenie, jaki był dostępny dla planowania urbanistycznego w czasie, gdy sporządzany był ów plan. Na mocy obowiązującego planu miejscowego, przy ulicy Kochanowskiego znajdują się już tereny przeznaczone pod dworzec autobusowy. Zatem ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie są w tym względzie konsekwentną kontynuacją ustalonego już wcześniej kierunku zagospodarowania terenu.

Uwagi dotyczące wpływu planowanego dworca autobusowego na nadmierne obciążenie ulicy Kochanowskiego i wynikające z tego uciążliwości dla mieszkańców Osiedla 1000-lecia korzystających z ulicy Kochanowskiego lub mieszkających w jej pobliżu, są w tej sytuacji uwagami do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa (uchwalonego w roku 2000) oraz do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” (uchwalonego w roku 2007), złożonymi po upływie terminu składania uwag do każdego z tych dokumentów planistycznych.

Niezależnie od powyższego, w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – I [...] zawarto rozszerzenie obsługi komunikacyjnej terenu planowanego dworca autobusowego o dostępność z ulicy Żółkiewskiego, znajdującej się poza granicą obszaru planu, po jego wschodniej stronie. Projekt planu zawiera zatem rozwiązanie prowadzące do dywersyfikacji dostępności komunikacyjnej, czyli

zmniejszenia obciążenia ulicy Kochanowskiego, w związku z lokalizacją nowego dworca autobusowego przy tej ulicy.

Ze względu na powyższe, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

Zarzut „niszczenia nieruchomości”, takich jak: Muzeum Techniki, przychodnia, apteka, 96 garaży, znajdujących się w obrębie terenu UKSp (Muzeum Techniki oraz garaże), terenu KDD.1 (garaże), oraz terenu U/Up (przychodnia i apteka), w świetle ustaleń projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...] jest bezpodstawny.

W ustaleniach projektu planu dotyczących terenu UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej, usługi kultury, parkingi publiczne [...], oraz w ustaleniach dla terenu KX.1, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy [...], zawarte są zapisy o przeznaczeniu części tych terenów pod elementy ekspozycji historycznej. W obrębie terenu UKSp/Uk/KS są to tereny wydzielone oznaczone symbolami [kx-eksp] oraz [kx-eksp-ts11], a w obrębie terenu KX.1 jest to teren wydzielony oznaczony symbolem [kx-eksp]. Są to tereny przeznaczane w projekcie planu na relokację obiektów zgromadzonych w istniejącym Muzeum Techniki, które to Muzeum znajduje się aktualnie w miejscu przeznaczanym w projekcie planu pod inne cele, bezpośrednio związane z funkcjonowaniem planowanego dworca autobusowego. Przewidziane w projekcie planu tereny związane z ekspozycją historyczną, o których mowa powyżej, jak również możliwość umieszczenia części ekspozycji Muzeum w zachowanej hali wachlarzowej dawnej parowozowni (w obrębie jednego z terenów wydzielonych oznaczonych symbolem [uk-uksp], przeznaczanych m.in. pod ogólnodostępne usługi kultury), w stosunku do stanu istniejącego, stanowią co najmniej ekwiwalent powierzchni niezbędnych do zachowania ciągłości istnienia Muzeum. Przy tym, dla jednego z ww. terenów wydzielonych, oznaczonego symbolem [kx-eksp-ts11], przewidziano specjalną rolę w przestrzeni terenu UKSp/Uk/KS oraz ulicy Kochanowskiego. Ustawiony na tym terenie wydzielonym samolot TS-11 „Iskra”, w efektownym, biało-czerwonym malowaniu, jako sztandarowy przykład polskiego przemysłu lotniczego, ma stanowić nie tylko swego rodzaju „totem” reklamowy Muzeum Techniki w nowej lokalizacji, lecz także symbol tradycji lotniczych miasta i regionu, a przy tym także akcent architektoniczny spajający dwie części wnętrza urbanistycznego ulicy Kochanowskiego oraz bodziec wizualny dla dzieci z pobliskiego Zespołu Szkolno-Przedszkolnego Nr 9, znajdującego się po drugiej stronie ulicy Kochanowskiego.

Wobec powyższego, zawarta w złożonych uwagach teza o niszczeniu Muzeum Techniki na skutek przeznaczenia terenu UKSp/Uk/KS m.in. pod regionalny dworzec autobusowy, nie znajduje uzasadnienia.

W ustaleniach projektu planu dotyczących terenu UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej, usługi kultury, parkingi publiczne [...], zawarte są zapisy o przeznaczeniu: terenu wydzielonego [uks/ks/ks-1] pod usługi komunikacji publicznej o ograniczonej dostępności, w tym plac postojowy dla autobusów w poziomie równi stacyjnej, oraz publiczny parking wielopoziomowy, z dopuszczeniem parkingu lub garażu podziemnego o ograniczonej dostępności, oraz terenu wydzielonego [ks] pod publiczny parking wielopoziomowy lub podziemny parking lub garaż o ograniczonej dostępności. Ów parking lub garaż podziemny o ograniczonej dostępności, o którym mowa w ustaleniach dla terenów wydzielonych [uks/ks/ks-1] oraz [ks], ma stanowić więcej niż równorzędny powierzchniowo ekwiwalent dla wszystkich garaży znajdujących się aktualnie w granicach terenów UKSp/Uk/KS oraz KDD.1, które trzeba będzie zlikwidować w związku z realizacją docelowych ustaleń planu, przewidzianych dla tych dwóch terenów. Trzeba przy tym zauważyć, że istniejące garaże stanowią zestarzałą technicznie i moralnie substancję budowlaną z lat 60-tych XX wieku (garaże w obrębie terenu UKSp/Uk/KS) lub substancję prowizoryczną (garaże w obrębie terenu KDD.1). Suma powierzchni przeznaczanych pod parkingi lub garaże o ograniczonej dostępności (czyli przeznaczone dla dzisiejszych użytkowników istniejącej substancji garażowej) w obrębie terenów wydzielonych [uks/ks/ks-1] oraz [ks], pozwala na zrealizowanie większej liczby nowych stanowisk lub boksów parkingowych w stosunku do ilości miejsc aktualnie istniejących, i to pomimo ograniczeń powierzchniowych wynikających z technologii i ograniczeń konstrukcyjnych.

Wobec powyższego, zawarta w złożonych uwagach teza o niszczeniu istniejących garaży na skutek przeznaczenia terenu UKSp/Uk/KS m.in. pod regionalny dworzec autobusowy, a także przeznaczenia terenu KDD.1 pod publiczną drogę dojazdową, nie znajduje uzasadnienia.

W ustaleniach projektu planu dotyczących terenu U/Up, przeznaczanego pod usługi niepubliczne lub publiczne, nie ma mowy o takim ograniczeniu różnorodności funkcji usługowych, które to

ograniczenie prowadziłoby do wykluczenia z tego terenu takich funkcji, jak przychodnia lub apteka. W obrębie terenu wyznaczone są linie zabudowy przecinające niektóre z istniejących budynków, lecz w żaden sposób nie ogranicza to swobody funkcjonowania istniejącej apteki, przychodni, czy jakiegokolwiek innej funkcji usytuowanej w tych budynkach. Funkcje te mogą znaleźć się również w obrębie nowej zabudowy, jeżeli takowa powstanie w oparciu o ustalenia zawarte obecnie w projekcie planu. Warto przy tym zauważyć, że zabudowa istniejąca na przedmiotowym terenie jest zróżnicowana co do wieku i stanu technicznego, co może doprowadzić do konieczności jej wymiany na zabudowę spełniającą współczesne wymogi techniczne i technologiczne.

Zawarta w uwagach teza o niszczeniu istniejącej apteki lub przychodni na skutek przeznaczenia terenu U/Up pod usługi niepubliczne lub publiczne, również nie znajduje uzasadnienia.

Niezależnie od powyższego, w ustaleniach projektu planu jest mowa o pozostawieniu w dotychczasowym użytkowaniu terenów objętych granicami obszaru planu, do czasu realizacji ustaleń planu. Dotyczy to każdego z ww. terenów i każdej nieruchomości zagrożonej zniszczeniem – zdaniem składających uwagi – na skutek przyjęcia w projekcie planu ww. ustaleń.

Biorąc pod uwagę powyższe, uwagi nie mogą być uwzględnione.

8. Uwagi wniesione przez [REDAKTOWANE]
[REDAKTOWANE] Tereny, których dotyczą uwagi – oznaczone na rysunku planu symbolami: U/M.2, KDD/KX, KDW.3, a także oznaczony na rysunku planu symbolem KDL.2.

Składająca uwagi Spółdzielnia kwestionuje:

- 1) przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową z wydzielonym ciągiem pieszym, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w granicach działek nr: 468/1, 468/2, obr. 207, pod kątem wyznaczenia drogi częściowo przez istniejący budynek gospodarczy, znajdujący się na ww. działkach;
- 2) przeznaczenie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDW.3, przeznaczanego pod drogę wewnętrzną, częściowo w ciągu ulicy Łącznej, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w granicach działek nr: 468/1, 468/2, obr. 207;
- 3) przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2, przeznaczanego pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową, z niezbędną infrastrukturą techniczną, pod kątem braku dopuszczenia na tym terenie zabudowy magazynowej wraz z placem manewrowym i rampą przeładunkową.

Składająca uwagi Spółdzielnia wnosi przy tym o:

- 1) korektę przebiegu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczonej symbolem KDD/KX, dokonaną z ominięciem istniejącego budynku gospodarczego;
- 2) włączenie części terenu KDW.3, położonej w granicach nr: 468/1, 468/2, obr. 207, do terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2;
- 3) zmianę ustaleń projektu planu dotyczących wysokości zabudowy w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [u/m/ks], wydzielonego z terenu U/M.2, z ustalonej wysokości od 3 do 5 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 20 m, do wysokości od 3 do 18 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 45 m;
- 4) dopuszczenie na terenie U/M.2 zabudowy magazynowej wraz z placem manewrowym i rampą przeładunkową

Sposób rozpatrzenia uwag - uwag nie uwzględnia się w części dotyczącej:

- a) włączenia części terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym oznaczonego symbolem KDD/KX, położonej w granicach działek nr: 468/1, 468/2, obr. 207, do terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2,
- b) zmiany ustaleń projektu planu dotyczących wysokości zabudowy w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [u/m/ks], wydzielonego z terenu U/M.2, z ustalonej wysokości od 3 do 5 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 20 m, do wysokości od 3 do 18 kondygnacji nadziemnych, nie więcej niż 45 m, a także pod kątem korekty linii zabudowy na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem U/M.2, poprzez odsunięcie tych linii zabudowy do granic działek nr: 468/1, 468/2, obr. 207,

- c) przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDL.2, w granicach działek nr: 493, 483/6, 495/10, obr. 207.

Uzasadnienie:

Ustalenia projektu planu terenu dotyczące terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KDD/KX, przeznaczanego pod publiczną drogę dojazdową z wydzielonym ciągiem pieszym [...], mają na celu ułatwienie dojazdu do posesji położonych w drugiej linii zabudowy ulicy Bardowskiego, lecz także zapewnienie dojścia do terenu oznaczonego symbolem [kx+2/kx], wydzielonego z terenu oznaczonego symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego w projekcie planu pod ogólnodostępne ciągi piesze na poziomie kładki nad równią stacyjną, w tym schody, schody ruchome lub windy prowadzące na poziom tej kładki. Owa kładka jest natomiast częścią regionalnego dworca autobusowego, planowanego w obrębie terenu UKSp/Uk/KS. Ponieważ zasadniczą część planowanego dworca sytuowana jest po północnej stronie stacji kolejowej Rzeszów Główny, niezbędnym w tej sytuacji jest zapewnienie bezkolizyjnego powiązania komunikacyjnego pomiędzy planowanym dworcem autobusowym, niektórymi peronami stacji kolejowej oraz centrum miasta Rzeszowa, właśnie przez ww. kładkę. Planowana droga publiczna KDD/KX ma za zadanie powiązać pion komunikacyjny kładki nad torami, planowany w obrębie terenu wydzielonego [kx+2/kx], z istniejącymi w pobliżu ulicami miejskimi – ulicą Bardowskiego i Placem Kilińskiego. Niezbędne jest zatem zachowanie ciągłości planowanej drogi KDD/KX na odcinku od ww. pionu komunikacyjnego kładki nad torami do najbliższej istniejącej ulicy, przez co niemożliwe jest włączenie nieruchomości składających się na tę planowaną drogę do sąsiadującego terenu U/M.2 – choć nie można wykluczyć korekty przebiegu tej planowanej drogi.

Przyjęte w ustaleniach projektu planu, ww. współczynniki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/M.2, są pochodną wniosków Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, oraz uwag przytoczonych przez Konserwatora do pisma o uzgodnieniu projektu planu. Ograniczenie wysokości zabudowy (do 20 m) wynika również z nawiązania przez ustalenia projektowanego planu do ustaleń planu obowiązującego, mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonego 25 września 2007 r. (z późn. zm.).

Wartości parametrów zabudowy, które zostały podane w uwagach, znacznie wykraczają poza wartości dopuszczane przez podmiot uzgadniający projekt planu – Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Teren oznaczony symbolem U/M.2 w całości znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej, wpisanej do ustaleń obowiązującego mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”. Nie ma zatem żadnych argumentów za przyjęciem innych parametrów zabudowy na tym terenie, niż wymagane przez urząd konserwatorski.

Wobec powyższego, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

Przeznaczenie terenu KDL.2 pod publiczną drogę lokalną w ciągu ulic: Asnyka i Grottgera, z niezbędną infrastrukturą techniczną, wynika z konieczności poprawy warunków obsługi komunikacyjnej na południe od stacji kolejowej Rzeszów Główny, w rejonie Placu Dworcowego i dworca autobusowego (PKS), w związku ze spodziewanym wzrostem intensywności ruchu kołowego, a w szczególności ze wzrostem liczby autobusów przejeżdżających przez ulice: Asnyka i Grottgera. Konieczność ta wynika zwłaszcza z inwestycji publicznej, planowanej w obrębie Placu Dworcowego i przylegającego doń odcinka ulicy Grottgera, związanej z realizacją idei Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, koordynowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie. Koncepcja tej inwestycji związana jest z wprowadzeniem w przestrzeń Placu Dworcowego nowych przedsięwzięć z zakresu transportu publicznego, w ramach RCK jako intermodalnego centrum przesiadkowego, a także publicznego parkingu podziemnego.

Wobec powyższego, niezbędne jest zwiększenie przepustowości istniejącego układu drogowego, w tym zmodernizowanie istniejącego skrzyżowania ulic: Asnyka i Grottgera. W tym celu, ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – I-A dotyczące planowanej drogi publicznej KDL.2, zawierają m.in. możliwość realizacji nowego skrzyżowania w formie ronda o średnicy zewnętrznej nie mniejszej niż 40 m. Takie parametry nowego skrzyżowania mają zapewnić dogodne warunki dla ruchu autobusów, kierujących się w dowolną stronę, a także umożliwić dobrą przepustowość tego węzła drogowego.

Część terenu publicznej drogi lokalnej KDL.2, poza jezdniami ulic: Asnyka i Grottgera, wraz z ich skrzyżowaniem w formie ronda, przeznaczona jest pod przestrzeń dla pieszych i rowerzystów, w tym ewentualne przejścia podziemne, zwłaszcza przez ulicę Grottgera po północnej stronie ronda. Wyznaczona w projekcie planu ścieżka rowerowa, prowadząca z centrum Rzeszowa do dworca

kolejowego Rzeszów Główny, a także, przez Plac Kilińskiego i ulicę Fredry, do nowoprojektowanej drogi łączącej ulice: Targową i Siemieńskiego, stanowi standardowe wyposażenie dróg publicznych. Ścieżce tej towarzyszy ciąg pieszy stanowiący jedno z trzech głównych dojść pieszych z centrum miasta do terenów Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, co uzasadnia zapewnienie mu godnych parametrów w granicach planowanej drogi publicznej. Wobec powyższego, zajęcie części działek nr 483/6 i 495/10, obr. 207 (przywołana w uwadze działka nr 493, obr. 207, pozostaje poza granicą opracowania mpzp nr 253/5/2013 – I-A) pod drogę publiczną jest niezbędne i uzasadnione.

Ze względu na powyższe, uwagi w tej części nie mogą być uwzględnione.

9. Uwagi wniesione przez [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE] Tereny, których dotyczą uwagi – oznaczone na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk/KS, KK.1, KK.2, KX.1; dodatkowo – tekst planu (pod kątem omyłek pisarskich) oraz rysunek planu (pod kątem przejrzystości i czytelności ustaleń, braku dodatkowych oznaczeń informacyjnych oraz pomocniczych oznaczeń kolorystycznych).

Składająca uwagi Spółka kwestionuje:

- 1) czytelność i przejrzystość projektu planu, zarówno w części rysunkowej, jak i tekstowej, wynikającą z nadmiernej szczegółowości ustaleń projektu planu, a także omyłki pisarskie znajdujące się w tym projekcie;
- 2) przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, usługi kultury, oraz pod parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w granicach działek nr 99/36, 99/38, obr. 207, oraz terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.1, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną, w granicach działek nr 99/36, 99/38, obr. 207, pod kątem:
 - a) połączenia w obrębie terenu UKSp/Uk/KS trzech różnych funkcji: usług komunikacji publicznej, usług kultury, parkingów publicznych,
 - b) podziału parkingów na ogólnodostępne oraz o ograniczonej dostępności,
 - c) nadmiernej szczegółowości ustaleń projektu planu,
 - d) braku szczegółowych ustaleń projektu planu nt. usług komercyjnych w obrębie terenu UKSp/Uk/KS, takich jak usługi handlu lub gastronomii,
 - e) nie uwzględniania walorów ekonomicznych terenów poprzez przyjęcie w zasadach ich zagospodarowania zbyt niskiej intensywności oraz zbyt małej ilości towarzyszących funkcji centrotwórczych;
- 3) przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kk/u] oraz [kk/a], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem KK.1, pod kątem nadmiernego ograniczenia możliwych sposobów zagospodarowania zabudowy istniejącej w obrębie tych terenów wydzielonych;
- 4) zasady zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami KK.1 oraz KK.2, pod kątem:
 - a) zakazu lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na obiektach oznaczonych na rysunku planu symbolami {3.1-14}, opisanych w projekcie planu jako obiekty zabytkowe,
 - b) zakazu lokalizacji reklam powyżej kondygnacji parteru na elewacjach frontowych lub innych elewacjach zabudowy na danym terenie, zwróconych do terenów publicznych sąsiadujących z danym terenem;
- 5) wskaźniki miejsc parkingowych dla usług, w szczególności w odniesieniu do terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kk/u] oraz [kk/a], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem KK.1;
- 6) przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx+2/kx] oraz [kx+2/kdw], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem UKSp/Uk/KS, pod kątem kolizji z projektowanym zagospodarowaniem terenu pod miejsca parkingowe i drogę dojazdową, w szczególności w części dotyczącej lokalizacji zabudowy zawierającej schody i windę prowadzące na poziom kładki nad równią stacyjną, planowanej w obrębie terenu [kx+2/kx], wydzielonego z terenu UKSp/Uk/KS.

Składająca uwagi Spółka wnosi przy tym o:

- 1) przeznaczenie terenu UKSp/Uk/KS (przeznaczanego pod usługi komunikacji publicznej, usługi kultury, parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną) oraz terenu KX.1 (przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, z niezbędną infrastrukturą techniczną) pod teren usług, rozumianych jako usługi handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracji, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa, z dopuszczeniem usług komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, bez wydzielania z tego terenu obszarów o szczególnym sposobie zagospodarowania (terenów wydzielonych);
- 2) ustalenie przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kk/u] oraz [kk/a], wydzielonych z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KK.1, pod tereny usług, z dopuszczeniem funkcji dworca kolejowego, a także usług związanych z obsługą podróży transportu zbiorowego, usług handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracyjno-biurowych, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa
- 3) wykreślenie z projektu planu zakazu lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na obiektach oznaczonych na rysunku planu symbolami {3.1-14}, opisanych w projekcie planu jako obiekty zabytkowe, oraz zakazu lokalizacji reklam powyżej kondygnacji parteru na elewacjach frontowych lub innych elewacjach zabudowy na danym terenie, zwróconych do terenów publicznych sąsiadujących z danym terenem;
- 4) korektę wskaźników miejsc parkingowych dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kk/u] oraz [kk/a], wydzielonych z terenu oznaczonego symbolem KK.1, wraz z dopuszczeniem lokalizacji miejsc parkingowych niezbędnych dla tych terenów wydzielonych, w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.1;
- 5) rozszerzenia Przepisów Ogólnych w tekście projektu planu o ustalenie nt. dopuszczenia lokalizacji zabudowy w odległości 1.5 m od granicy działki lub bezpośrednio przy tej granicy, na całym obszarze planu.

Sposób rozpatrzenia uwag:

- 1) uwagi uwzględnia się w części dotyczącej:
 - a) poprawy czytelności rysunku projektu planu, pod kątem wprowadzenia dodatkowych oznaczeń informacyjnych, nie będących ustaleniami projektu planu, zastosowania na rysunku projektu planu oznaczeń barwnych, a także ograniczenia w ustaleniach projektu planu ilości obszarów o różnych zasadach zagospodarowania (terenów wydzielonych),
 - b) korekty oczywistych omyłek pisarskich w tekście projektu planu, pod kątem usunięcia z tekstu oznaczeń nie posiadających swych odpowiedników na rysunku projektu planu,
 - c) przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kk/u] oraz [kk/a], wydzielonych z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KK.1, pod kątem nadmiernego ograniczenia możliwych sposobów zagospodarowania zabudowy istniejącej w obrębie tych terenów wydzielonych, z jednoczesnym wnioskiem o przeznaczenie tych terenów wydzielonych pod tereny usług, z dopuszczeniem funkcji dworca kolejowego, a także usług związanych z obsługą podróży transportu zbiorowego, usług handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracyjno-biurowych, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa,
 - d) wskaźników miejsc parkingowych dla usług, ustalonych w § 4 ust. 1 pkt. 9, z jednoczesnym wnioskiem o obniżenie tych wskaźników, w szczególności dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kk/u] oraz [kk/a], wydzielonych z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KK.1, do poziomu minimum 1 miejsca parkingowego dla terenu, z dopuszczeniem usytuowania miejsc parkingowych niezbędnych dla tych terenów wydzielonych w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KS.1,
 - e) przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [kx+2/kx], przeznaczanego pod ogólnodostępne ciągi piesze na poziomie kładki nad równią stacyjną, wydzielonego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, pod kątem kolizji pomiędzy przeznaczeniem i zasadami zagospodarowania tego terenu, a projektowanymi stanowiskami parkingowymi wraz z drogą dojazdową – w części dotyczącej lokalizacji zabudowy zawierającej schody i windę prowadzące na poziom ww. kładki;
- 2) uwag nie uwzględnia się w części dotyczącej:

- a) przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami UKSp/Uk/KS oraz KX.1, w granicach działek nr 99/36, 99/38, obr. 207, a także zasad zagospodarowania tych terenów, pod kątem połączenia w obrębie terenu UKSp/Uk/KS trzech różnych funkcji (usług komunikacji publicznej, usług kultury, parkingów publicznych), podziału parkingów na ogólnodostępne oraz o ograniczonej dostępności, nadmiernej szczegółowości ustaleń projektu planu, braku szczegółowych ustaleń projektu planu nt. usług komercyjnych w obrębie terenu UKSp/Uk/KS, takich jak usługi handlu lub gastronomii, a także nie uwzględniania walorów ekonomicznych terenów poprzez przyjęcie w zasadach ich zagospodarowania zbyt niskiej intensywności oraz zbyt małej ilości towarzyszących funkcji centrotwórczych, z jednoczesnym wnioskiem o przeznaczenie terenu UKSp/Uk/KS oraz terenu KX.1 pod teren usług, rozumianych jako usługi handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracji, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa, z dopuszczeniem usług komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego, bez wydzielania z tego terenu obszarów o szczególnym sposobie zagospodarowania (terenów wydzielonych),
- b) zasad zagospodarowania terenów KK.1 i KK.2, a w szczególności zakazów odnoszących się do kształtowania elewacji budynków, polegających na zakazie lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na obiektach opisanych jako zabytkowe, a także zakazie lokalizacji reklam powyżej kondygnacji parteru na elewacjach frontowych lub innych elewacjach zwróconych do terenów publicznych sąsiadujących z danym terenem,
- c) przeznaczenia terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami [kx+2/kx] oraz [kx+2/kdw], przeznaczanych pod ogólnodostępne ciągi piesze na poziomie kładki nad równią stacyjną, wydzielonych z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, pod kątem kolizji pomiędzy przeznaczeniem i zasadami zagospodarowania tych terenów a projektowanymi stanowiskami parkingowymi wraz z drogą dojazdową – w części dotyczącej lokalizacji ww. kładki,
- d) rozszerzenia Przepisów Ogólnych w tekście projektu planu o ustalenie nt. dopuszczenia lokalizacji zabudowy w odległości 1.5 m od granicy działki lub bezpośrednio przy tej granicy, na całym obszarze planu.

Uzasadnienie:

Ustalenia projektu planu dotyczące terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk/KS, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej, usługi kultury oraz parkingi publiczne, z niezbędną infrastrukturą techniczną, wynikają wprost z kierunków zagospodarowania ustalonych w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, uchwalonym 4 lipca 2000 r.

W obowiązującym mpzp nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonym 25 września 2007 r., wyznaczono także teren dworca autobusowego, choć tylko na takim terenie, jaki był dostępny dla planowania urbanistycznego w czasie, gdy sporządzany był ów plan. Zatem ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie są w tym względzie konsekwentną kontynuacją ustalonego już wcześniej kierunku zagospodarowania terenu, a także przeznaczenia terenu w obowiązującym planie miejscowym.

W obrębie terenu UKSp/Uk/KS znajdują się zachowane obiekty zabytkowe, takie jak: hala wachlarzowa parowozowni „Krakowskiej” wraz z obrotnicą kolejową, kominy dawnych parowozowni (w tym parowozowni „Lwowskiej”, wyburzonej w 2006 r.), budynek warsztatu parowozowni itp. Obok tych obiektów funkcjonuje plenerowe Muzeum Techniki, skupiające relikty techniki wojskowej i cywilnej. Nie wszystkie te obiekty można zaadaptować na potrzeby komunikacji publicznej, związane z funkcjonowaniem planowanego dworca autobusowego, natomiast wszystkie te obiekty trwałe (nie licząc zbiorów Muzeum) są objęte ochroną konserwatorską jako obiekty wpisane do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków. Stąd formalnie bierze się udział usług kultury w przeznaczeniu terenu UKSp/Uk/KS. Nieformalnie zaś obiekty zabytkowe i niektóre eksponaty Muzeum Techniki mogą ubogacać program symboliczny i estetyczny nowego centrum przesiadkowego i w takiej też roli występują w ustaleniach projektu planu. Ustawiony na terenie wydzielonym [kx-eksp-ts11] samolot TS-11 „Iskra”, w efektownym, biało-czerwonym malowaniu, jako sztandarowy przykład polskiego przemysłu lotniczego, ma stanowić nie tylko swego rodzaju „totem” reklamowy Muzeum Techniki w nowej lokalizacji, lecz także symbol tradycji lotniczych

miasta i regionu, a przy tym także akcent architektoniczny spajający dwie części wnętrza urbanistycznego ulicy Kochanowskiego oraz bodziec wizualny dla dzieci z pobliskiego Zespołu Szkolno-Przedszkolnego Nr 9, znajdującego się po drugiej stronie ulicy Kochanowskiego. Z kolei teren wydzielony [kx-eksp-bofors], wyznaczony w pobliżu reliktyw przedwojennego schronu szczelinowego (oznaczonego symbolem {6.1}), służyć ma przypomnieniu jednej z dwóch baterii przeciwlotniczych, stanowiących we wrześniu 1939 r. obronę przeciwlotniczą Rzeszowa jako nowopowstałego ośrodka COP (jedna z takich baterii zlokalizowana była właśnie obok stacji kolejowej Rzeszów Główny, a druga – w rejonie zakładów PZL). Podobną, choć już nie tak symboliczną rolę, mają pełnić inne tereny wydzielone [kx-eksp], znajdujące się w obrębie terenów UKSp/Uk/KS oraz KX.1 (właśnie na terenie KX.1 planuje się zlokalizowanie większości eksponatów istniejącego plenerowego Muzeum Techniki).

Ważnym elementem zagospodarowania terenu UKSp/Uk/KS są parkingi. Najważniejszym z nich jest parking pod planowanym budynkiem hali dworca autobusowego (projektowanym w nawiązaniu do kształtu wyburzonej parowozowni „Lwowskiej” – a propos usług kultury). Parking ten ma mieścić m.in. krótkoterminowe miejsca postojowe do obsługi ruchu pasażerskiego, tzw. Kiss&Ride, przez co jest w założeniu parkingiem publicznym. Podobnie parking nad placem postojowym dla autobusów, na terenach wydzielonych [uks/ks/ks-1] oraz [uks/ks], również przewidywany jest jako parking publiczny. Ale w obrębie terenu wydzielonego [uks/ks-ks-1] planowany jest podziemny parking lub garaż o ograniczonej dostępności (podobnie jak na terenie wydzielonym [ks]), adresowany do właścicieli starych garaży przy ulicy Kochanowskiego, które to stare garaże planuje się zastąpić nową substancją budowlaną, zapewniając właścicielom ekwiwalentny udział w nowej strukturze. Stąd podział w ustaleniach projektu planu dla terenu UKSp/Uk/KS na miejsca parkingowe ogólnodostępne oraz miejsca o ograniczonej dostępności (ograniczonej do dyspozycji wspomnianych właścicieli starych garaży).

Szczegółowość ustaleń projektu planu, zwłaszcza w odniesieniu do terenu UKSp/Uk/KS, wynika z konieczności jednoznacznego przypisania terenów wydzielonych do poszczególnych funkcji. Ma to szczególne znaczenie wobec zgrupowania w jednym terenie trzech różnych funkcji, skupionych na specyficznie ukształtowanym obszarze o skomplikowanym pochodzeniu i sposobie użytkowania, oraz wynikających z tego uwarunkowaniach. Stąd np. konieczność rozróżnienia funkcji zlokalizowanych w poziomie ulicy Kochanowskiego od funkcji zlokalizowanych na poziomie równi stacyjnej, a także od funkcji planowanych na poziomie ponad równią stacyjną, jak ciągi piesze (kładki) lub parkingi. Ustalenia z założenia są tak szczegółowe, by w przyszłości można było uniknąć nadmiernej swobody interpretacyjnej w odczytaniu ustaleń planu.

Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium [...] Rzeszowa, wiodącym kierunkiem zagospodarowania w obrębie terenu UKSp/Uk/KS jest dworzec autobusowy. Zamiana tego kierunku na zabudowę centrotwórczą, wnioskowana przez Spółkę składającą uwagę, jest niezgodna z ustaleniami Studium [...] Rzeszowa i jako taka nie może być brana pod uwagę w kształtowaniu ustaleń projektu planu. Poza tym, planowany regionalny dworzec autobusowy jest w założeniu przedsięwzięciem publicznym, miastotwórczym, w którym cele komercyjne mogą pełnić rolę co najwyżej uzupełniającą. Trzeba też uwzględnić realia komunikacyjne, w tym brak wielkich arterii komunikacyjnych w bezpośrednim sąsiedztwie terenu, niezbędnych do obsługi intensywnego skupiska funkcji komercyjnych. Planowane i projektowane przebudowy pobliskich elementów układu drogowego (ulica Kochanowskiego oraz ciąg ulic Siemieńskiego i Żółkiewskiego) mogą wystarczyć na obsługę komunikacyjną nowego dworca, ale na potrzeby obsługi centrum komercyjnego, będącego przedmiotem wniesionych uwag, już nie.

Ustalenia projektu planu dotyczące zasad lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych, w tym na obiektach opisanych jako obiekty zabytkowe, wynikają z konieczności zapewnienia ład przestrzennego na terenie objętym opracowaniem planu. Ustalenia te mogą nie dotyczyć obiektów kolejowych, jeśli zostaną uprzedzone przez realizację decyzji administracyjnych wydanych dla terenu kolejowego, uzgodnionych w przedmiotowym zakresie przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków. Niemniej projekt mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie spełnia w tej kwestii oczekiwania ww. Urzędu, wobec czego nie ma podstaw do wprowadzenia zmian do projektu planu w tym zakresie tematycznym.

Tereny oznaczone symbolami [kx+2/kdw] oraz [kx+2/kx], wydzielone z terenu UKSp/Uk/KS, dotyczą kładki nad równią stacyjną, przebiegającej od planowanego dworca autobusowego przy ulicy

Kochanowskiego w kierunku centrum miasta (z możliwością zejścia z tej kładki na nowopowstające perony nr 2 i 3 będącej w przebudowie stacji kolejowej Rzeszów Główny). Kładka ta (w założeniu) ma przebiegać na takiej wysokości, że nie może być ona przeszkodą w zagospodarowaniu terenu pod parking lub drogę dojazdową, realizowanymi w poziomie terenu. Przedmiotowa uwaga została uwzględniona w części dotyczącej lokalizacji pionu komunikacyjnego na południowym zakończeniu tej kładki, natomiast nie może być uwzględniona w odniesieniu do „napowietrznych” odcinków planowanej kładki w obrębie ww. terenów wydzielonych.

Sytuowanie zabudowy w granicach obszaru planu regulowane jest wyznaczonymi na rysunku planu liniami zabudowy. W przypadku braku linii zabudowy, zastosowanie mają przepisy powszechnie obowiązujące. Wprowadzenie do przepisów ogólnych projektu planu regulacji o dopuszczalności sytuowania zabudowy w granicy działki budowlanej lub w odległości 1.5 m od takiej granicy, celem ich rozszerzenia na cały obszar objęty opracowaniem, jest nieuzasadnione – zwłaszcza wobec szczegółowości ustaleń projektu planu, będącej przedmiotem innej części wniesionych uwag. Tego typu ustalenie można co najwyżej wprowadzić do konkretnych terenów, np. do terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem KK, przeznaczanych pod tereny komunikacji kolejowej, gdzie ustalenie linii zabudowy dla wszystkich obiektów budowlanych jest praktycznie niemożliwe. Natomiast uczynienie z tego zasady powszechnie obowiązującej na całym obszarze projektu planu, nie jest w przypadku tego projektu planu potrzebne.

Biorąc pod uwagę powyższe, uwagi w tych częściach nie mogą być uwzględnione.

10. Uwaga wniesiona przez [REDACTED]

[REDACTED] Teren, którego dotyczy uwaga – oznaczony na rysunku planu symbolem U/M.7.

Wnoszący uwagę kwestionują ustalenia projektu planu dla terenu U/M.7, przeznaczanego pod zabudowę centrotwórczą – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowę mieszkaniową.

Wnoszący uwagę jednocześnie domagają się:

- 1) korekty linii podziału wewnętrznego w obrębie przedmiotowego terenu, w celu wyodrębnienia pięciu odrębnych terenów wydzielonych, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;
- 2) korekty linii zabudowy w obrębie przedmiotowego terenu, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;
- 3) korekty dopuszczalnej wysokości zabudowy w obrębie przedmiotowego terenu, z 12 m na 15 m;
- 4) korekty dopuszczalnej powierzchni zabudowy każdej działki budowlanej w obrębie przedmiotowego terenu, z 85% na 95%;
- 5) korekty wskaźnika intensywności zabudowy dla każdej działki budowlanej, z przedziału od 0.45 do 2.75 na przedział od 0.45 do 3.50.

Sposób rozpatrzenia - uwagi nie uwzględnia się.

Uzasadnienie:

Ustalone w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – II [...] przeznaczenie terenu U/M.7 wynika z kierunku wyznaczonego w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, natomiast zasady zagospodarowania tego terenu są wypadkową stanu istniejącego terenu, jego stanu prawnego (na terenie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”) oraz wytycznych właściwego Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków. Szczególnie ten ostatni aspekt ma bardzo istotny wpływ na ustalenia dotyczące zasad zagospodarowania przedmiotowego terenu, ze względu na występowanie w obrębie tego terenu obiektów wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków.

W obrębie przedmiotowego terenu zostały wyodrębnione dwa tereny wydzielone, oznaczone symbolami [u/m/ks], na których może być realizowana nowa zabudowa. Zarówno linie zabudowy, obowiązujące i nieprzekraczalne, jak i większość wskaźników regulujących parametry tej zabudowy, ustalono w ścisłym powiązaniu z istniejącym, zabytkowym otoczeniem oraz z wytycznymi konserwatorskimi. Owe wytyczne, bardzo uszczegółowione, na etapie uzgadniania projektu planu były przedmiotem szczególnego nadzoru ze strony rzeszowskiej delegatury Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Przemyślu. Na skutek tego nadzoru, szereg zapisów projektu planu musiał być korygowany, niekiedy niejednokrotnie.

Wnioski złożone przez wnoszących uwagę do projektu planu, dotyczą w szczególności korekty ustaleń projektu planu dla terenu wydzielonego [u/m/ks] położonego we wschodniej części terenu U/M.7, przy ulicy Orzeszkowej. Tymczasem nowa zabudowa na tym terenie, poprzez wyznaczony układ obowiązujących i nieprzekraczalnych linii zabudowy, została zaprogramowana w sposób, który nie zakłóci funkcjonowania istniejącej w sąsiedztwie zabudowy, umożliwi korzystanie z dostępu do drogi publicznej (planowanej publicznej drogi zbiorczej, uchwalonej w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” wyznaczonej na południe od terenu U/M.7, poza granicą obszaru planu), a także, dodatkowo, umożliwi ekspozycję zabytkowego muru ceglanego, oznaczonego na rysunku planu symbolem {5.2}, oddzielającego teren U/M.7 m.in. od ulicy Orzeszkowej. Ów mur od strony wnętrza terenu U/M.7 jest aktualnie w znacznej części zasłonięty budynkami gospodarczymi, pozbawionymi wartości historycznej. Parametry i gabaryty nowej zabudowy, w szczególności jej dopuszczalna wysokość, zostały dopasowane do skali istniejących budynków i budowli wpisanych do Gminnej Ewidencji Zabytków.

Naruszenie z trudem wypracowanego kompromisu z właściwym Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków poprzez zmianę ustaleń projektu planu dla terenów i obiektów objętych pieczę konserwatorską, nie rokuje powodzenia. Stanowisko nadzoru konserwatorskiego jest na dziś nieprzejednane w kwestii zagospodarowania takich terenów lub obiektów, w tym w kwestii tworzenia nowych budynków lub budowli w obrębie takich terenów lub w sąsiedztwie takich obiektów, o czym można było się przekonać w trakcie uzgadniania projektu planu. Dlatego oczekiwania wnoszących uwagę mające na celu rozszerzenie zasięgu nowej zabudowy poprzez korektę linii podziału wewnętrznego oraz linii zabudowy, a także wzrost gabarytów zabudowy poprzez zwiększenie wysokości tej zabudowy oraz innych wskaźników ją charakteryzujących, nie mogą zostać spełnione.

W związku z powyższym, uwaga nie może być uwzględniona.

11. Uwaga wniesiona przez [REDACTED]

[REDACTED] Tereny, których dotyczy uwaga – cały obszar planu, a w szczególności tereny oznaczone na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk, UKSp/KSp, KX.1.

Wnoszący uwagę kwestionują przeznaczenie i zasady zagospodarowania terenów: UKSp/Uk, przeznaczanego w projekcie planu pod teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej, usługi kultury, a także publiczny parking podziemny, UKSp/KSp, przeznaczanego w projekcie planu pod usługi komunikacji publicznej, publiczny parking wielopoziomowy oraz drogi wewnętrzne dla autobusów, KX.1, przeznaczanego w projekcie planu pod publiczny ciąg pieszy.

Wnoszący uwagę jednocześnie domagają się:

- 1) eliminacji z ustaleń projektu planu terenów określonych podziałami wewnętrznymi, w tym zbytniej szczegółowości w sposobie ich zabudowy oraz zagospodarowania, i ograniczenia ilości terenów o odmiennym sposobie zagospodarowania wyznaczonych ustaleniami projektu planu do niezbędnego minimum;
- 2) zmiany w projekcie planu przeznaczenia terenu dla działek nr 99/36, 99/38, obr. 207, objętych granicami projektu planu na teren o przeznaczeniu dla szerokiego wachlarza usług, tj. wskazanie przeznaczenia jako tereny usług rozumianych jako usługi handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracji, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa, w ramach którego zostaną dopuszczone usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego;
- 3) zmiany ustaleń projektu planu dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [uk], wydzielonego liniami podziału wewnętrznego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także pod publiczny parking podziemny, w następującym zakresie:
 - a) rozszerzenie dopuszczeń wskazanych w § 11 ust. 2 pkt 14 lit. a) dla przedmiotowego terenu wydzielonego o usługi gastronomiczne i handel detaliczny,
 - b) rozszerzenie przedmiotowego terenu wydzielonego, wyznaczonego liniami podziału wewnętrznego, o teren na wschód od budynku oznaczonego na rysunku planu symbolem {3.11}, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi,
 - c) zmiana linii zabudowy wyznaczonych w obrębie budynków oznaczonych na rysunku planu symbolami: {3.11}, {3.14}, {3.14}, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;

- 4) ustalenia w projekcie planu przeznaczenia pod zabudowę usługową [uk] na terenie pomiędzy tunelem podziemnym a działką nr 99/37, obr. 207, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi;
- 5) ustalenia w projekcie planu przeznaczenia pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub usługi publiczne, dla części obszaru przy ul. Żółkiewskiego oraz wiaduktu kolejowego, poprzez rozszerzenie granic terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/Up, o którym mowa w § 15 projektu planu, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub usługi publiczne;
- 6) dopuszczenia w projekcie planu stacji paliw na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem [kd:uks/ks], o którym mowa w § 11 ust. 2 pkt 26, wydzielonym liniami podziału wewnętrznego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także pod publiczny parking podziemny;
- 7) ustalenia w projekcie planu przeznaczenia pod teren elektroenergetycznej infrastruktury technicznej dla obszaru działki nr 99/37, obr. 207;
- 8) wykreślenia z projektu planu § 5 ust. 2 pkt 1 (*dotyczy zakazu zabudowy tymczasowej w granicach obszaru planu*) oraz § 9 (*dotyczy pozostawienia terenu objętego planem, do czasu realizacji ustaleń planu, w dotychczasowym użytkowaniu, bez możliwości jego zabudowy budynkami lub budowlami o charakterze tymczasowym, nie związanymi z realizacją zagospodarowania zgodnego z ustaleniami planu*), a także dopuszczenia zabudowy tymczasowej;
- 9) zmiany ustaleń projektu planu dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.1, o którym mowa w § 37, przeznaczanego pod publiczny ciąg pieszy, poprzez:
 - a) przeznaczenie przedmiotowego terenu pod ciąg pieszo-jezdny,
 - b) wykreślenie z projektu planu ustaleń dotyczących terenów wydzielonych liniami podziału wewnętrznego, oznaczonych na rysunku planu symbolami: [kx/kr], [kx/zp], [kx:eksp],
 - c) nakazanie nawierzchni utwardzonej na całym terenie,
 - d) dopuszczenie na przedmiotowym terenie zabudowy i instalacji tymczasowych;
- 10) wykreślenia z projektu planu § 11 ust. 2 pkt 13 lit. d) (*dotyczy zakazu lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na budynkach i budowlach oznaczonych jako wpisane do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków*).

Sposób rozpatrzenia - uwagi nie uwzględnia się.

Uzasadnienie:

Tereny oznaczone na rysunku planu symbolami: UKSp/Uk, UKSp/KSp, KX.1, w ustaleniach projektu planu mają stanowić zwarty kompleks przeznaczony pod różne formy komunikacji publicznej, zarówno kołowej, jak i pieszej, w związku z realizacją głównego celu planu – realizację multimodalnego centrum przesiadkowego, w tym regionalnego dworca autobusowego. Przy tej okazji ma być zrealizowany inny cel planu – przełamanie bariery komunikacyjnej w postaci linii kolejowych zbiegających się w obrębie stacji kolejowej Rzeszów Główny. Bariera ta oddziela Osiedle 1000-lecia, znajdujące się po jej północnej stronie, od położonego po jej stronie południowej Śródmieścia Rzeszowa. Pierwsze kroki do przełamania tej bariery już poczyniono – poprzez budowę nowego tunelu pod stacją kolejową Rzeszów Główny, pomiędzy Placem Dworcowym a ulicą Kochanowskiego (w granicach obszaru mpzp nr 253/5/2013 [...]), a także poprzez budowę nowego wiaduktu kolejowego nad ulicą Żółkiewskiego (tuż poza granicą obszaru mpzp nr 253/5/2013 [...], po jego wschodniej stronie).

W obrębie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami UKSp/Uk oraz KDZ.1, znajduje się teren oznaczony symbolem UKS.1 w obowiązującym, uchwalonym w 2007 r., miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”. Jest to teren przeznaczony pod usługi oraz komunikację samochodową w postaci dworca autobusowego, z infrastrukturą techniczną. Niestety, w okresie od uchwalenia tego planu, czyli od 25 września 2007 r., do dziś ustalenia tego planu nie zostały w żadnym stopniu zrealizowane. Tymczasowo na tym terenie znalazły się zasoby Muzeum Techniki i Militariów. Podjęcie opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2005 „Dworzec” w Rzeszowie miało na celu zmianę obecnego stanu rzeczy, poprzez stworzenie skutecznego prawa miejscowego, umożliwiającego podmiotom publicznym, przede wszystkim samorządowi Gminy Miasta Rzeszów, realizację przedsięwzięć określonych wyżej jako cele główne.

Dla terenów przewidywanych do realizacji ww. celów głównych, w ustaleniach projektu planu zaprogramowano powiązane ze sobą funkcje komunikacyjne, przede wszystkim te od dawna funkcjonujące, przewidywane do realizacji w oparciu o konkretne przeznaczenie terenów oraz konkretne zasady ich zabudowy lub zagospodarowania. W projekcie planu są także pewne ustalenia ukształtowane pod kątem możliwości wprowadzenia na obszar objęty opracowaniem projektu planu nowego medium komunikacyjnego, aktualnie będącego nowinką zarówno techniczną, jak i prawną – jednoszynowej kolejki miejskiej. Niektóre ustalenia projektu planu powiązane są z tym nowym systemem transportowym – nie wprost, lecz poprzez wyznaczone na rysunku planu linie podziału wewnętrznego lub linie zabudowy, a także pewne elementy zapisów tekstowej części projektu.

Dominującym uwarunkowaniem dla ustaleń projektu planu, oddziałującym przede wszystkim na kształtowanie nowej zabudowy oraz zagospodarowanie zabudowy istniejącej, są wytyczne konserwatorskie. Owe wytyczne, bardzo uszczegółowione, na etapie uzgadniania projektu planu były przedmiotem szczególnego nadzoru ze strony rzeszowskiej delegatury Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Przemyślu. Na skutek tego nadzoru, szereg zapisów projektu planu musiał być korygowany, niekiedy niejednokrotnie. W granicach obszaru planu, a w szczególności w obrębie terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, licznie występują obiekty wpisane do Gminnej Ewidencji Zabytków, objęte pieczą konserwatorską. Z racji obecności takich obiektów na obszarze opracowania, ze względu na niewielkie gabaryty dostępnej przestrzeni w sąsiedztwie tych obiektów, a także ze względu na konieczność uzyskania możliwości realizacji wymogów technologicznych związanych z komunikacją autobusową, w powiązaniu z istniejącymi i planowanymi szlakami pieszymi i pieszo-rowerowymi, ustalenia projektu planu musiały zostać zapisane w sposób nietypowy – bardzo szczegółowy, zarówno w części rysunkowej, jak i w części tekstowej. Ten sposób zapisu ustaleń projektu planu ma na celu precyzyjne podzielenie dostępnej przestrzeni pod kątem jej skomplikowanej funkcjonalności, a także realizację nowej zabudowy i zagospodarowanie zabudowy istniejącej w zgodzie z wysokimi wymogami nadzoru konserwatorskiego.

W związku z powyższym, oczekiwania wnoszących uwagę dotyczące eliminacji z ustaleń projektu planu terenów określonych podziałami wewnętrznymi, w tym zbytniej szczegółowości w sposobie ich zabudowy oraz zagospodarowania, i ograniczenia ilości terenów o odmiennym sposobie zagospodarowania wyznaczonych ustaleniami projektu planu do niezbędnego minimum – nie mogą zostać spełnione.

Główną funkcją terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami UKSp/Uk i UKSp/KSp jest regionalny dworzec autobusowy wraz z niezbędnymi funkcjami towarzyszącymi – placem postojowym dla autobusów, przystankami komunikacji miejskiej, postojem taksówek i parkingami publicznymi. Są to przedsięwzięcia publiczne, do zrealizowania przez właściwe podmioty samorządowe. Nie mogą one powstać i funkcjonować na zasadzie dopuszczenia, jako warunkowy dodatek do jakichkolwiek przedsięwzięć komercyjnych. W związku z tym, oczekiwania wnoszących uwagę dotyczące zmiany w projekcie planu przeznaczenia terenu dla działek nr 99/36, 99/38, obr. 207, objętych granicami projektu planu na teren o przeznaczeniu dla szerokiego wachlarza usług, tj. wskazanie przeznaczenia jako tereny usług rozumianych jako usługi handlu, gastronomii, drobnego rzemiosła, administracji, nauki, zdrowia, turystyki, hotelarstwa, w ramach którego zostaną dopuszczone usługi komunikacji publicznej w postaci regionalnego dworca autobusowego – nie mogą zostać spełnione.

Z tego samego powodu nie mogą zostać spełnione oczekiwania wnoszących uwagę dotyczące zmiany ustaleń projektu planu dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem [uk], wydzielonego liniami podziału wewnętrznego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także pod publiczny parking podziemny, w zakresie rozszerzenia dopuszczeń wskazanych w § 11 ust. 2 pkt 14 lit. a) dla przedmiotowego terenu wydzielonego o usługi gastronomiczne i handel detaliczny. Ponadto, przestrzeń dostępna dla realizacji regionalnego dworca autobusowego wraz z niezbędnymi funkcjami towarzyszącymi jest tak niewielka, że nie ma możliwości zapewnienia właściwej i bezpiecznej obsługi komunikacyjnej dla usług gastronomicznych i handlu detalicznego bez kolizji z ruchem autobusów i podróży w obrębie planowanego dworca.

Rozszerzenie terenu wydzielonego [uk], o którym mowa powyżej, wyznaczonego liniami podziału wewnętrznego w obrębie terenu UKSp/Uk, o teren na wschód od budynku oznaczonego na

rysunku planu symbolem {3.11}, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi, nie jest możliwe ze względu na konieczność zarezerwowania terenu dla ruchu autobusów w obrębie planowanego dworca, m.in. po terenach wydzielonych oznaczonych symbolem [kd:uks]. Korekta linii zabudowy wyznaczonych w obrębie terenu wydzielonego [uk], w pobliżu budynków oznaczonych na rysunku planu symbolami: {3.11}, {3.14}, {3.14}, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi, nie jest możliwa ze względu na założenie stopniowego „oczyszczenia” budynków zabytkowych z narosłych przy nich przybudówek pozbawionych znaczenia historycznego. Zatem nie mogą zostać spełnione oczekiwania wnoszących uwagę dotyczące tych zagadnień.

Ustalenie w projekcie planu przeznaczenia pod zabudowę usługową [uk] na terenie pomiędzy tunelem podziemnym a działką nr 99/37, obr. 207, zgodnie z załącznikiem graficznym do wniesionej uwagi, koliduje z zamierzeniem zapisanym w ustaleniach projektu planu, aby przy nowej zabudowie w obrębie terenu wydzielonego [uksp], mającej służyć obsłudze podróżnych, oraz przy sąsiednich terenach ciągów pieszych [kx+1] powstał teren służący jako ustronna poczekalnia na świeżym powietrzu, wyposażona w atrakcje ze zbiorów Muzeum Techniki i Militariów lub w inny element ekspozycyjny, np. związany z historią transportu publicznego w Rzeszowie lub w regionie. Dlatego również w tej kwestii nie mogą zostać spełnione oczekiwania wnoszących uwagę.

Ustalenie w projekcie planu przeznaczenia pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub usługi publiczne, dla części obszaru przy ul. Żółkiewskiego oraz wiaduktu kolejowego, poprzez rozszerzenie granic terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem U/Up, o którym mowa w § 15 projektu planu, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi niepubliczne lub usługi publiczne, jest niemożliwe ze względu na konieczność zapewnienia dostępności komunikacyjnej z ulicy Żółkiewskiego do planowanego dworca autobusowego oraz placu postojowego dla autobusów. Zapewnienie tej dostępności jest bardzo istotne nie tylko dla funkcjonowania dworca autobusowego, lecz także dla okolicznych mieszkańców, którzy wielokrotnie wypowiadali się w tej sprawie, osobiście lub przez swoich przedstawicieli, zarówno w uwagach składanych do projektu planu, jak i w trakcie dyskusji publicznych nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu. W związku z tym oczekiwania wnoszących uwagę w tej kwestii nie mogą zostać spełnione.

Oczekiwania wnoszących uwagę nie mogą zostać spełnione również w kwestii dopuszczenia w projekcie planu stacji paliw na terenie oznaczonym na rysunku planu symbolem [kd:uks/ks], o którym mowa w § 11 ust. 2 pkt 26, wydzielonym liniami podziału wewnętrznego z terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem UKSp/Uk, przeznaczanego pod zabudowę usługową – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także pod publiczny parking podziemny. Szczerpłość przestrzeni dostępnej dla realizacji regionalnego dworca autobusowego wraz z niezbędnymi funkcjami towarzyszącymi jest taka, że nie ma możliwości zapewnienia bezkolizyjnej i bezpiecznej obsługi komunikacyjnej dla stacji paliw na przedmiotowym terenie wydzielonym. Ponadto, w ustaleniach projektu planu dopuszczono lokalizację stacji paliw w obrębie terenu oznaczonego symbolem UKSp/KSp, lecz może to być stacja przeznaczona wyłącznie do obsługi komunikacji publicznej, w związku z wiodącą funkcją terenu.

Nie mogą zostać spełnione oczekiwania wnoszących uwagę w odniesieniu do ustalenia w projekcie planu przeznaczenia pod teren elektroenergetycznej infrastruktury technicznej dla obszaru działki nr 99/37, obr. 207, w związku z funkcjonowaniem na tej działce stacji elektroenergetycznej, koliduje z docelowym zagospodarowaniem terenu wydzielonego [uk], w obrębie którego znajduje się ww. działka. Przeniesienie tej stacji elektroenergetycznej w inne miejsce byłoby najlepszym rozwiązaniem dla funkcjonalności terenu wydzielonego [uk], a także dla sąsiednich terenów wydzielonych [kx+1] i [kx:eksp], natomiast utrwalanie w tym miejscu dotychczasowej funkcji jest niekorzystne dla ww. terenów wydzielonych, a także dla estetycznych walorów miejsca. Niemniej, ustalenia projektu planu pozwalają na pozostawienie działki nr 99/37, obr. 207, w dotychczasowym użytkowaniu, z nadzieją na zmianę stanu istniejącego w przyszłości, np. na skutek zmiany przepisów lub technologicznego zestarzenia się istniejącego obiektu infrastruktury elektroenergetycznej.

Wykreślenie z projektu planu § 5 ust. 2 pkt 1 (*dotyczy zakazu zabudowy tymczasowej w granicach obszaru planu*) oraz § 9 (*dotyczy pozostawienia terenu objętego planem, do czasu realizacji ustaleń planu, w dotychczasowym użytkowaniu, bez możliwości jego zabudowy budynkami lub budowlami o charakterze tymczasowym, nie związanymi z realizacją zagospodarowania zgodnego z ustaleniami planu*), a także dopuszczenie zabudowy tymczasowej, nie jest korzystne dla realizacji

ustaleń projektu planu oraz dla przyszłego funkcjonowania terenów lub obiektów ukształtowanych w oparciu o te ustalenia. Działania planistyczne w okolicach stacji kolejowej Rzeszów Główny od kilkunastu lat mają na celu eliminację zabudowy tymczasowej z tutejszej przestrzeni publicznej, która ma być wizytówką miasta, kształtującą pozytywny wizerunek Rzeszowa w oczach zarówno przyjezdnych i przejeżdżających, jak i mieszkańców. Dlatego oczekiwania wnoszących uwagę nie mogą zostać spełnione w tej kwestii.

Zmiana ustaleń projektu planu dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem KX.1, ma polegać na przeznaczeniu przedmiotowego terenu pod ciąg pieszo-jezdny, wykreśleniu z projektu planu ustaleń dotyczących terenów wydzielonych liniami podziału wewnętrznego, oznaczonych na rysunku planu symbolami: [kx], [kx/kr], [kx/zp], [kx:eksp], nakazaniu nawierzchni utwardzonej na całej powierzchni tego terenu, a także dopuszczeniu na terenie zabudowy i instalacji tymczasowych. Teren KX.1 pełni kluczową rolę w kwestii wskazania nowej lokalizacji dla tych zasobów Muzeum Techniki i Militariów, które mogą być eksponowane „pod chmurką”. Temu też służy wyznaczenie terenu wydzielonego [kx:eksp], m.in. w obrębie terenów KX.1. Teren KX.1 jest również istotny dla komunikacji pieszej i rowerowej, a ustalenia projektu planu dotyczące tego terenu mają na celu zapewnienie komfortu pieszych i rowerzystów. Istotne jest także zachowanie istniejącej zieleni, jak również stworzenie możliwości wzbogacenia terenu o nowe formy zieleni, możliwe do utrzymania na jego specyficznej nawierzchni. Wprowadzanie ruchu pojazdów na teren KX.1, w związku z jego planowanym przeznaczeniem, nie może być korzystne dla jego funkcjonowania. Lokalizacja obiektów tymczasowych w obrębie terenu KX.1 jest niepożądana ze względów omówionych w powyższym akapicie. W związku z tym, oczekiwania wnoszących uwagę w tym zakresie są niemożliwe do spełnienia.

Nie można również spełnić oczekiwań wnoszących uwagę w sprawie wykreślenia z projektu planu § 11 ust. 2 pkt 13 lit. d) (*dotyczy zakazu lokalizacji reklam, szyldów i znaków handlowych na budynkach i budowlach oznaczonych jako wpisane do wojewódzkiej lub gminnej ewidencji zabytków*). Założenia projektu planu, dotyczące zagospodarowania istniejącej zabudowy, oznaczonej właściwymi symbolami na rysunku planu jako wpisana do Gminnej Ewidencji Zabytków, jako z trudem wypracowanego kompromisu z właściwym Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków w odniesieniu do terenów i obiektów objętych pieczę konserwatorską, muszą zostać utrzymane. Jest to konieczne także ze względu na konieczność uzyskania harmonijnego współistnienia nowej zabudowy z substancją zabytkową, na wysokim poziomie estetyki – któremu bynajmniej nie służy komercyjne oblepianie historycznych budynków i budowli reklamową tandetą. Główny cel planu – regionalny dworzec autobusowy wraz funkcjami towarzyszącymi, jako zwornik multimodalnego centrum przesiadkowego w jednym z głównych, paneuropejskich korytarzy transportowych, a więc przedsięwzięcie niezwykle prestiżowe dla miasta i regionu – musi być wolny od dysonansów wizualnych i niesmacznych zestawień estetycznych.

W związku z powyższym, uwaga nie może być uwzględniona.

W Rozstrzygnięciu o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, wyłączono jawność w zakresie danych osobowych na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. z 2020 r. poz. 2176). Jawność wyłączyła Barbara Pujdak Dyrektor Biura Rozwoju Miasta Rzeszowa.

Załącznik nr 5
do uchwały Nr XLIII/905/2021
Rady Miasta Rzeszowa
z dnia 23 lutego 2021 r.
Załącznik5.gml (Dokument elektroniczny GML/XML)

Dane przestrzenne o których mowa w art. 67 a ust. 3 i 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U., z 2020 r. poz. 293,471,782,1086 i 1378). Utworzone do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, obejmującego obszar położony w północnej części Śródmieścia, w pobliżu stacji kolejowej Rzeszów Główny, pomiędzy ulicami: Kochanowskiego, Grottgera, Asnyka, Bardowskiego i Batorego, zawierają:

- 1) lokalizację przestrzenną obszaru objętego zmianą planu w postaci wektorowej, w obowiązującym państwowym systemie odniesień przestrzennych;
- 2) atrybuty zawierające informacje o zmianie planu miejscowego;
- 3) rysunek zmiany planu miejscowego w postaci cyfrowej reprezentacji z nadaną georeferencją w obowiązującym państwowym systemie odniesień przestrzennych.

UZASADNIENIE

do uchwały nr XLIII/905/2021 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 23 lutego 2021 r.
w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie został opracowany na podstawie uchwały Nr LX/1098/2013 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 września 2013 r., o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Nr 253/5/2013 „Dworzec” w Rzeszowie, obejmującej obszar o powierzchni ok. 27 ha, położony w północnej części Śródmieścia w pobliżu stacji kolejowej Rzeszów Główny, pomiędzy ulicami Kochanowskiego, Grottgera, Asnyka, Bardowskiego i Batorego.

Obszar opracowania planu objęty jest obowiązującym planem miejscowym nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonym przez Radę Miasta Rzeszowa uchwałą nr XVIII/290/2007 z dnia 25 września 2007 r., zmienionym uchwałą nr XXI/435/2011 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 29 listopada 2011 r.

Plan miejscowy nr 253/5/2013 podjęto m.in. ze względu na konieczność przeznaczenia terenów położonych przy ulicy Kochanowskiego, zgodnie z obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa pod lokalizację głównego dworca autobusowego o znaczeniu regionalnym, jako jednej z ważniejszych części intermodalnego centrum przesiadkowego, współtworzącego Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne. Już w trakcie sporządzania projektu planu rozpoczęto przygotowania do innej, nowej inwestycji publicznej z zakresu transportu publicznego w obrębie Placu Dworcowego, która także została uwzględniona w tym projekcie.

W trakcie sporządzania projektu planu postanowiono o jego etapowym opracowaniu, co polegało na wyłączeniu niektórych terenów, o łącznej powierzchni ok. 3.31 ha, z pierwotnego obszaru opracowania. Pierwszy etap opracowania, projekt mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie, o powierzchni około 23.69 ha, został opracowany, uzgodniony i wyłożony do publicznego wglądu. W trakcie tego wyłożenia, do projektu planu złożono 13 uwag, które zostały rozpatrzone przez Prezydenta Miasta Rzeszowa w zarządzeniu nr VIII/436/2019 z dnia 6 września 2019 r. Niektóre z tych uwag zostały uwzględnione w różnych częściach.

Ze względu na pilną potrzebę uchwalenia planu na części obszaru objętego jego opracowaniem, w celu zabezpieczenia terenów istotnych dla rozwoju miasta Rzeszowa w zakresie powiązań komunikacyjnych, w szczególności w ramach ww. inwestycji publicznej w obrębie Placu Dworcowego, a także ze względu na uwzględnienie przez Prezydenta Miasta Rzeszowa niektórych uwag złożonych do projektu planu, po raz kolejny wyodrębniono fragment obszaru opracowania do dalszego procedowania. Przedłożony Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia projekt mpzp nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie objął obszar o powierzchni około 1.73 ha, położony przy ulicach Asnyka i Grottgera oraz przy Placu Dworcowym w Rzeszowie. W granicach obszaru planu wyznaczono: teren usług komunikacji publicznej i parking publiczny, z niezbędną infrastrukturą techniczną, oznaczony na rysunku planu symbolem UKSp/KS, oraz teren publicznej drogi lokalnej, oznaczony symbolem KDL.2.

Uchwałą nr XVIII/377/2019 z dnia 24 września 2019 r. Rada Miasta Rzeszowa uchwaliła miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec w Rzeszowie.

Kolejny etap opracowania planu, projekt mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie, został sporządzony jako kontynuacja większości ustaleń projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...], przy czym ustalenia te skorygowano pod kątem tych uwag złożonych do projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...], które zostały przez Prezydenta Miasta Rzeszowa częściowo uwzględnione. Dokonano także korekty zasięgu opracowania, w celu uporządkowania i zaktualizowania ustaleń planistycznych, m.in.

pod kątem nowych rygorów związanych z ochroną konserwatorską zabytkowych obiektów lub terenów.

Projekt mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” 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 2020 r., poz. 293, 471, 782 i 1086 oraz z 2021 r. poz. 11) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. z 2003 r. Nr 164, poz. 1587).

Ustalenia przyjęte w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie, a tym samym ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, uwzględniają występujące uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego oraz powiązania funkcjonalno-przestrzenne z terenami sąsiednimi, w tym trasy istniejących i projektowanych dróg publicznych.

Ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie, a tym samym ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, są zgodne ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, które określa kierunki zagospodarowania struktury funkcjonalno-przestrzennej tego terenu, składającego się z terenów: usług centrotwórczych (usługi publiczne lokalne i ponadlokalne, usługi komercyjne, zabudowa mieszkaniowa), usług publicznych lokalnych, usług komercyjnych z dopuszczeniem usług publicznych (działalność gospodarcza pozarolnicza), komunikacji (dróg publicznych) oraz parkingów.

W granicach obszaru planu wyznaczono: teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także publiczny parking podziemny (UKSp/Uk), teren usług komunikacji publicznej, publicznego parkingu wielopoziomowego oraz dróg wewnętrznych dla autobusów (UKSp/KSp), teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej (UKSp), teren zabudowy usługowej – usługi niepubliczne, z dopuszczeniem usług komunikacji publicznej (U/UKSp), teren zabudowy usługowej – usługi niepubliczne lub publiczne (U/Up), teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej i usługi publiczne, z dopuszczeniem usług niepublicznych (UKSp/Up), tereny zabudowy centrotwórczej – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowa mieszkaniowa (U/M), tereny usług zdrowia (Uz), tereny fragmentów publicznej drogi zbiorczej w ciągu ul. Kochanowskiego (KDZ), tereny publicznych dróg lokalnych (KDL), teren publicznej drogi lokalnej z udziałem zieleni urządzonej (KDL/ZP), teren publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym w ciągu ul. Grunwaldzkiej (KDD/KR), teren publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym (KDD/KX), tereny publicznych dróg dojazdowych (KDD), tereny publicznych ciągów pieszych (KX), teren drogi wewnętrznej (KDW) oraz teren parkingu niepublicznego (KS).

Projekt mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie, po uzyskaniu niezbędnych uzgodnień, był wyłożony do wglądu publicznego w dniach od 22 października 2020 r. do 20 listopada 2020 r. W dniu 18 listopada 2020 r. odbyła się dyskusja publiczna nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu, przy czym, ze względu na obowiązujące w tym czasie obostrzenia wynikające z sytuacji epidemiologicznej w Polsce, dyskusja ta odbyła się w trybie „on-line”, czyli za pośrednictwem łączы internetowych.

Do projektu planu, w terminie podanym w ogłoszeniu i obwieszczeniu Prezydenta Miasta Rzeszowa z dnia 12 października 2020 r. o wyłożeniu do wglądu publicznego projektu mpzp nr 253/5/2013 – II [...] wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, tj. do dnia 4 grudnia 2020 r., wpłynęło 71 uwag, dotyczących rozwiązań przyjętych w projekcie planu.

Zarządzeniem nr VIII/1114/2020 Prezydenta Miasta Rzeszowa z dnia 23 grudnia 2020 r., niektóre uwagi nie zostały uwzględnione w całości, a pozostałe uwagi w jednej części nie zostały uwzględnione, a w innej części zostały pozostawione bez rozpatrzenia (jako nie odnoszące się do

ustaleń projektu planu wyłożonego do wglądu publicznego). Listę nieuwzględnionych uwag dotyczących ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, wraz ze szczegółowym uzasadnieniem sposobu ich rozpatrzenia, zawiera załącznik nr 4 do niniejszej uchwały.

Szczegółowy opis procedury sporządzenia projektu planu oraz przyjętych w nim rozwiązań zawiera uzasadnienie do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie.

W związku z zakończeniem procedury sporządzania planu, projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie został przedłożony Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia na XLII sesji w dniu 26 stycznia 2021 r. Jednak, w wyniku głosowania w trakcie tej sesji, Rada Miasta Rzeszowa przyjęła wniosek Komisji Gospodarki Przestrzennej Rady Miasta Rzeszowa o wyłączeniu z projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie terenu oznaczonego w tej uchwale symbolem KX.3. W związku z tą decyzją Rady Miasta Rzeszowa, projekt planu został skorygowany w niezbędnym zakresie (z granic obszaru opracowania wyłączony został teren o symbolu KX.3), wraz ze wszystkimi załącznikami do projektu.

Po dokonaniu niezbędnych korekt, projekt planu jest ponownie przedkładany Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia, jako projekt uchwały Rady Miasta Rzeszowa w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie.

UZASADNIENIE

do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie

sporządzone na podstawie

*art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
(Dz. U. z 2020 r., poz. 293, 471, 782, 1378 i 1086 oraz z 2021 r. poz. 11)*

- 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, 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, określających sposób przeprowadzenia 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.

Dnia 17 kwietnia 2014 r. Prezydent Miasta Rzeszowa ogłosił o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 „Dworzec” w Rzeszowie (na obszarze o powierzchni ok. 27 ha), poprzez ogłoszenie w miejscowej prasie 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 oraz zasady składania wniosków do projektu planu. W wyznaczonym terminie, tj. od 17 kwietnia do 16 maja 2014 r., zainteresowani mogli wносить wnioski do projektu planu. Wpłynęło 5 wniosków, które zostały rozpatrzone przez Prezydenta Miasta Rzeszowa. Wszystkie wnioski od instytucji i organów, a także wnioski zainteresowanych osób, złożone po terminie, zostały przeanalizowane i wzięte pod uwagę w trakcie sporządzania projektu. W czasie trwania procedury zainteresowane osoby informowane były na bieżąco o postępach w opracowaniu projektu planu. Ponadto udzielane były informacje (przez Biuro Rozwoju Miasta Rzeszowa, które opracowywało projekt), dotyczące zgodności przewidywanych rozwiązań ze składanymi do Prezydenta Miasta Rzeszowa wnioskami o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Z obszaru objętego opracowaniem projektu mpzp nr 253/5/2013 „Dworzec” w Rzeszowie wyłączono kilka terenów, uznanych w trakcie sporządzania projektu planu za niezwiązane bezpośrednio z wiodącym tematem opracowania, a w jednym przypadku za objęte innymi procedurami administracyjnymi (droga łącząca ulice: Głowackiego i Siemieńskiego, biegnąca pod projektowanym nowym wiaduktem kolejowym). W ten sposób określony został obszar opracowania mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie, o powierzchni ok. 23.69 ha.

Projekt mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie został opracowany wraz z prognozą oddziaływania ustaleń planu na środowisko. Zakres prognozy uzgodniono m.in. z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Rzeszowie.

W dniu 24 stycznia 2019 r. Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna, ze względu na zakres inwestycji celu publicznego, który należało skonsultować z Zarządem Transportu Miejskiego w Rzeszowie, zawnioskowała o ponowne przedstawienie na kolejnym posiedzeniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie. Na posiedzeniu w dniu 12 marca 2019 r. Komisja zaopiniowała pozytywnie projekt planu, wnosząc dodatkowo o sformułowanie w tekście uchwały definicji zabudowy centrotwórczej.

Pismem z dnia 17 czerwca 2019 r. Prezydent Miasta Rzeszowa wystąpił do pozostałych właściwych instytucji i organów o zaopiniowanie i uzgodnienie projektu mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie. Wprowadzono zmiany wynikające z opinii i uzgodnień. Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków uzgodnił projekt planu z warunkami konserwatorskimi. Po dokonaniu korekt i uzupełnień ustaleń, postanowieniem Konserwatora z dnia 16 sierpnia 2019 r. uzgodniono projekt planu w granicach obszaru, który stanowił obszar mpzp nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie.

Projekt mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został wyłożony do publicznego wglądu. Wyłożenie odbyło się w dniach od 1 sierpnia 2019 r. do 22 sierpnia 2019 r. Ogłoszenie i obwieszczenie o terminie wyłożenia do publicznego wglądu ukazało się 24 lipca 2019 r. w miejscowej prasie Gazeta Codzienna „Nowiny”, na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta Rzeszowa, oraz w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP), na stronie internetowej Urzędu. Również sam projekt planu, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na cały okres trwania wyłożenia do wglądu publicznego projektu planu wraz z prognozą. Określono zasady składania uwag do projektu planu, w tym nieprzekraczalny termin ich składania, tj. do dnia 5 września 2019 r. W dniu 6 sierpnia 2019 r. odbyła się dyskusja publiczna nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu. Do projektu planu nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie w wyznaczonym terminie wpłynęło 13 uwag. Zarządzeniem nr VIII/436/2019 Prezydenta Miasta Rzeszowa z dnia 6 września 2019 r. rozpatrzone zostały uwagi złożone do projektu planu.

Ze względu na uwagi, które zostały złożone do projektu mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie i które zostały uwzględnione przez Prezydenta Miasta Rzeszowa w całości lub w części, a także ze względu na warunki konserwatorskie zawarte w postanowieniu Podkarpackiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o uzgodnieniu projektu mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie, dokonano podziału obszaru objętego tym opracowaniem, wyodrębniając obszar mpzp nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie, celem przedłożenia go Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia. Uchwałą nr VIII/377/2019 z dnia 24 września 2019 r. Rada Miasta Rzeszowa uchwaliła miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie.

Pozostała część obszaru mpzp nr 253/5/2013 – I „Dworzec” w Rzeszowie, poza uchwalonym fragmentem, została ponownie opracowana jako projekt mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie, z jednej strony obejmując również tereny dotąd nie objęte opracowaniem projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...], a z drugiej – z wyłączeniem z obszaru opracowania terenów przeznaczonych pod komunikację kolejową, do ewentualnego dopracowania na kolejnym etapie sporządzania projektu planu. Nowy projekt mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie powstał m.in. po dokonaniu stosownych zmian i uzupełnień, wynikających z uwag złożonych do projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...], które zostały przez Prezydenta Miasta Rzeszowa częściowo uwzględnione, a także z uwzględnieniem nowych rygorów związanych z ochroną konserwatorską zabytkowych obiektów lub terenów znajdujących się w granicach opracowania. Projekt mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie został opracowany wraz z prognozą oddziaływania ustaleń planu na środowisko. Zakres prognozy uzgodniono m.in. z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Rzeszowie. Projekt ten został ponownie skierowany do uzgodnienia i zaopiniowania, w dniach od 17 lipca do 12 sierpnia 2020 r., przy czym ostatnie pismo

dotyczące uzgadnianego lub opiniowanego projektu planu wpłynęło w dniu 4 września 2020 r. W ramach tego etapu proceduralnego, projekt planu został przedstawiony Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w dniu 23 lipca 2020 r. i uzyskał pozytywną opinię Komisji, wraz z kilkoma uwagami dotyczącymi szczegółów zapisu projektu planu oraz niektórych ustaleń projektu planu. W odniesieniu do tych zapisów, projekt planu został nieznacznie skorygowany. Po uzyskaniu niezbędnych uzgodnień, mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie został, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, ponownie wyłożony do wglądu publicznego.

Ogłoszenie Prezydenta Miasta Rzeszowa o terminie wyłożenia projektu planu do wglądu publicznego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, o terminie dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu, a także o terminie, formie i adresie składania uwag do ustaleń przyjętych w projekcie planu lub do prognozy oddziaływania na środowisko, ukazało się w dniu 14 października 2020 r. w Gazecie Codziennej „Nowiny”. Tego samego dnia, obwieszczenie o tej samej treści zostało wywieszone w siedzibach Urzędu Miasta Rzeszowa; zostało ono również zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Rzeszowa.

W związku z zastrzeżeniem przepisów dotyczących obostrzeń wynikających z sytuacji epidemiologicznej w Polsce, Prezydent Miasta Rzeszowa powiadomił o zmianie organizacji dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie na tryb zdalny, czyli w formie telekonferencji za pośrednictwem łączы internetowych. Ogłoszenie o zmianie organizacji tej dyskusji publicznej ukazało się w dniu 3 listopada 2020 r. w Gazecie Codziennej „Nowiny”. Informacja ta została także zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Rzeszowa, a także wywieszona w formie obwieszczenia w siedzibach Urzędu Miasta Rzeszowa.

Wyłożenie projektu planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko miało miejsce w dniach od 22 października 2020 r. do 20 listopada 2020 r. W tym samym czasie projekt planu wraz z prognozą był udostępniony poprzez stosowny link, zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie z ogłoszeniem o wyłożeniu do wglądu publicznego projektu planu wraz z prognozą. W dniu 18 listopada 2020 r. odbyła się dyskusja publiczna nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie planu, przy czym, ze względu na obowiązujące w tym czasie obostrzenia wynikające z sytuacji epidemiologicznej w Polsce, dyskusja ta odbyła się w trybie „on-line”, czyli za pośrednictwem łączы internetowych.

W terminie składania uwag do wyłożonego projektu mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie, tj. do dnia 4 grudnia 2020 r., wniesiono 71 uwag do projektu tego planu, przy czym 66 uwag wniesiono w formie jednobrzmiącej, jako gotowy formularz z wolnym miejscem na odręczne wpisanie danych osoby wnoszącej uwagę. W ww. terminie nie wpłynęła natomiast żadna uwaga do prognozy oddziaływania na środowisko, wyłożonej wraz z projektem mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie. Uwagi wniesione do projektu planu zostały rozpatrzone przez Prezydenta Miasta Rzeszowa. Zgodnie z zarządzeniem nr VIII/1114/2020 Prezydenta Miasta Rzeszowa z dnia 23 grudnia 2020 r., niektóre uwagi nie zostały uwzględnione w całości, a pozostałe uwagi w jednej części nie zostały uwzględnione, a w innej części zostały pozostawione bez rozpatrzenia (jako nie odnoszące się do ustaleń projektu planu wyłożonego do wglądu publicznego).

W związku z tym, że żadna z uwag wniesionych do projektu mpzp nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie nie została uwzględniona przez Prezydenta Miasta Rzeszowa, projekt tego planu, wraz z listą nieuwzględnionych uwag oraz ze szczegółowym uzasadnieniem sposobu ich rozpatrzenia, został przedłożony Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia na XLII sesji w dniu 26 stycznia 2021 r. Jednak, w wyniku głosowania w trakcie tej sesji, Rada Miasta Rzeszowa przyjęła wniosek Komisji Gospodarki Przestrzennej Rady Miasta Rzeszowa o wyłączeniu z projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II „Dworzec” w Rzeszowie terenu oznaczonego w tej uchwale symbolem KX.3. W związku z tą decyzją

Rady Miasta Rzeszowa, projekt planu został skorygowany w niezbędnym zakresie (z granic obszaru opracowania wyłączony został teren o symbolu KX.3), wraz ze wszystkimi załącznikami do projektu. Powstały w ten sposób projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oznaczony został numerem 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie.

Po dokonaniu niezbędnych korekt, projekt planu, wraz z m.in. listą nieuwzględnionych uwag dotyczących ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie oraz ze szczegółowym uzasadnieniem sposobu ich rozpatrzenia, jest ponownie przedkładany Radzie Miasta Rzeszowa do uchwalenia, jako projekt uchwały Rady Miasta Rzeszowa w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie.

art. 1 ust. 3

W trakcie sporządzania projektu mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie zostały zważone interesy publiczne i prywatne, o których mowa w art. 1 ust. 3 ustawy. Dotyczyły one w szczególności lokalizacji następujących inwestycji celu publicznego:

- 1) terenu zabudowy usługowej – usług komunikacji publicznej oraz usług kultury, a także publicznego parkingu podziemnego (UKSp/Uk);
- 2) terenu usług komunikacji publicznej, publicznego parkingu wielopoziomowego oraz dróg wewnętrznych dla autobusów (UKSp/KSp);
- 3) terenu zabudowy usługowej – usług komunikacji publicznej (UKSp);
- 4) terenu zabudowy usługowej – usług komunikacji publicznej i usług publicznych, z dopuszczeniem usług niepublicznych (UKSp/Up);
- 5) terenów usług zdrowia (Uz);
- 6) terenów dróg publicznych:
 - a) terenów fragmentów publicznej drogi zbiorczej w ciągu ul. Kochanowskiego (KDZ),
 - b) terenów publicznych dróg lokalnych (KDL),
 - c) terenu publicznej drogi lokalnej z udziałem zieleni urządzonej (KDL/ZP),
 - d) terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym w ciągu ul. Grunwaldzkiej (KDD/KR),
 - e) terenu publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym (KDD/KX),
 - f) terenów publicznych dróg dojazdowych (KDD);
- 7) terenów publicznych ciągów pieszych (KX).

Obszar objęty mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie stanowi własność Gminy Miasta Rzeszów jedynie w niewielkiej części, w pozostałych częściach tereny objęte planem należą do Skarbu Państwa, do samorządu Województwa Podkarpackiego, a także do podmiotów prywatnych.

Realizacja ustaleń projektu planu zabezpieczy interes publiczny poprzez zarezerwowanie kolejnych terenów pod realizację intermodalnego węzła przesiadkowego, znanego w przestrzeni medialnej jako Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne, a także poprzez rozbudowę układu komunikacyjnego centralnej części miasta, m.in. o nowe przejścia przez barierę komunikacyjną stacji kolejowej Rzeszów Główny, oddzielającą Osiedle 1000-lecia od Śródmieścia Rzeszowa.

Przy sporządzaniu planu rozpatrzone zostały wnioski i uwagi organów i instytucji oraz osób prywatnych i uwzględnione w możliwie najszerszym zakresie.

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

Zagadnienia, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 1-10 i 13 ustawy, uwzględniono w projekcie planu, w zakresie wymaganym 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 problematyki ustaleń planu, występujących uwarunkowań mających wpływ na zagospodarowanie terenów objętych projektem planu, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia ładu przestrzennego oraz z uwzględnieniem wymagań urbanistyki i architektury, co uzasadniono poniżej.

art. 1 ust. 2 pkt 1 i 2

Teren, na którym sporządzony jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” jest objęty obowiązującym planem miejscowym nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne”, uchwalonym uchwałą Nr XVIII/290/2007 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 25 września 2007 r., ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego Nr 88, poz. 1988 z dnia 30 października 2007 r., wraz z jego zmianą nr 186/13/2009, uchwaloną uchwałą nr XXI/435/2011 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 29 listopada 2011 r., ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Województwa Podkarpackiego Nr 200, poz. 3644, z dnia 19 grudnia 2011 r.

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec”, obejmuje obszar o powierzchni ok. 14.81 ha, położony w centralnej części Rzeszowa, w przy ulicach: Kochanowskiego, Żółkiewskiego, Grottgera, Św. Mikołaja, Bardowskiego, Batorego, a także przy Placu Kilińskiego w Rzeszowie, w tym teren zamknięty linii kolejowej o powierzchni ok. 2.29 ha. Tereny położone w granicach opracowania tej części planu przeznaczone pod: teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej oraz usługi kultury, a także publiczny parking podziemny (UKSp/Uk), teren usług komunikacji publicznej, publicznego parkingu wielopoziomowego oraz dróg wewnętrznych dla autobusów (UKSp/KSp), teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej (UKSp), teren zabudowy usługowej – usługi niepubliczne, z dopuszczeniem usług komunikacji publicznej (U/UKSp), teren zabudowy usługowej – usługi niepubliczne lub publiczne (U/Up), teren zabudowy usługowej – usługi komunikacji publicznej i usługi publiczne, z dopuszczeniem usług niepublicznych (UKSp/Up), tereny zabudowy centrotwórczej – usługi niepubliczne, usługi publiczne lub zabudowa mieszkaniowa (U/M), tereny usług zdrowia (Uz), tereny fragmentów publicznej drogi zbiorczej w ciągu ul. Kochanowskiego (KDZ), tereny publicznych dróg lokalnych (KDL), teren publicznej drogi lokalnej z udziałem zieleni urządzonej (KDL/ZP), teren publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym w ciągu ul. Grunwaldzkiej (KDD/KR), teren publicznej drogi dojazdowej z wydzielonym ciągiem pieszym (KDD/KX), tereny publicznych dróg dojazdowych (KDD), tereny publicznych ciągów pieszych (KX), teren drogi wewnętrznej (KDW) oraz teren parkingu niepublicznego (KS).

Tereny oznaczone w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie symbolami UKSp/Uk oraz UKSp/KSp, przeznaczane są pod regionalny dworzec autobusowy stanowiący część intermodalnego węzła przesiadkowego, kształtowanego w ramach idei Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, w ścisłym powiązaniu z komunikacją kolejową (świeżo zmodernizowana stacja kolejowa Rzeszów Główny), miejską komunikacją publiczną oraz komunikacją indywidualną. W obrębie terenu UKSp/Uk planuje się przede wszystkim nowy dworzec

autobusowy, lecz także funkcje usług kultury, skupione głównie w obrębie zabytkowej zabudowy, zachowanej na tym terenie. Obecnie znajduje się tu prywatne Muzeum Techniki i Militariów, którego eksponaty są wystawione zarówno w budynkach po dawnej szkole kolejowej, jak i „pod chmurką” – ciasno ustawione na terenie pomiędzy tą dawną szkołą i zabytkową halą wachlarzową rzeszowskiej parowozowni. Realizacji nowego dworca autobusowego nie da się pogodzić z funkcjonowaniem placówki muzealnej w jej obecnym kształcie. Ustalenia projektu planu dopuszczają jednak zlokalizowanie funkcji wystawienniczych na terenie UKSp/Uk, w ramach przeznaczenia tego terenu m.in. pod usługi kultury. Funkcje te mogą znaleźć się w obrębie zabudowy na terenach wydzielonych, oznaczonych symbolem [uk], a także na stanowiskach plenerowych w obrębie terenów wydzielonych o symbolu [kx:eksp]. Przypisanie funkcji usług kultury do zabytkowej zabudowy może także zwiększać szanse na rewitalizację tej zabudowy, obecnie mocno zaniedbanej, w pogarszającym się stanie technicznym. Poza terenem UKS/Uk, stanowiska plenerowe ekspozycji historycznej w postaci terenów wydzielonych [kx:eksp] zostały wyznaczone również w obrębie terenu publicznego ciągu pieszego, oznaczonego symbolem KX.1, o czym mowa w dalszej części tego rozdziału.

Plenerowe stanowiska na terenach wydzielonych oznaczonych symbolami [kx:eksp-ts11] i [kx:eksp-bofors] mają pełnić wyjątkową rolę w przestrzeni terenu UKSp/Uk. Pierwsze z nich jest przewidziane do ekspozycji samolotu TS-11 „Iskra”, aktualnie należącego do zasobów Muzeum Techniki i Militariów. Samolot ten, jako pomnik udziału polskiej myśli technicznej w rozwoju powojennego lotnictwa w PRL, nawiązując do aktualnej idei „Doliny Lotniczej”, ma pełnić funkcję „totemu” stojącego przy głównym wjeździe na dworzec autobusowy i zachęcającego do odwiedzania muzeum, lecz także ma stanowić atrakcję oraz – być może – inspirację dla uczniów pobliskiej Szkoły Podstawowej Nr 19. Drugie z wymienionych stanowisk, usytuowane przy wyjściu z tunelu pod stacją kolejową w stronę ul. Kochanowskiego, związane jest ze znajdującym się w pobliżu reliktem schronu szczelinowego sprzed II Wojny Światowej, wskazanym do ochrony konserwatorskiej. Ów schron jest pozostałością po stanowisku artylerii przeciwlotniczej chroniącym przed nieprzyjacielskimi nalotami miasto Rzeszów, a w szczególności główną stację kolejową (drugie takie stanowisko znajdowało się ongi przy bramie Polskich Zakładów Lotniczych, po południowej stronie miasta). Teren wydzielony [kx:eksp-bofors] jest przewidziany do ekspozycji przedwojennego działu przeciwlotniczego „Bofors” wz. 36 lub repliki takiego działu, lub instalacji przestrzennej inspirowanej takim działem – jako ciekawe uzupełnienie aranżacji otoczenia zabytkowego schronu, a zarazem upamiętnienie przedwojennej tradycji wojskowej i przemysłowej (części do takich dział produkowano w zakładach COP-u, w tym w rzeszowskiej Fabryce Obrabiarek im. H. Cegielskiego, znanej po wojnie jako „Zelmer”).

Regionalny dworzec autobusowy ma być usytuowany na dwóch poziomach. Jeden z nich to poziom istniejącej ul. Kochanowskiego. Na tym poziomie mają się znaleźć ciągi piesze [kx] i pieszo-rowerowe [kx/kr], postoje taksówek [ks:t] oraz droga wewnętrzna [kd] przy skrzyżowaniu ul. Kochanowskiego z ul. Husarską, przechodząca w zjazd do parkingu podziemnego oznaczony symbolem [kd/ks-1]. Na terenach [kx] dopuszcza się ponadto parkowanie rowerów i hulajnóg, w tym hulajnóg elektrycznych. Na terenach wydzielonych o symbolu [kx-1] należy sytuować schody prowadzące na poziom parkingu podziemnego pod nowym budynkiem dworcowym. Staranne zagospodarowanie tych terenów wydzielonych ma stanowić godne i funkcjonalne przedpole nowego dworca autobusowego od strony ul. Kochanowskiego.

Drugi, większy i ważniejszy poziom dworca autobusowego jest związany z poziomem równi stacyjnej stacji kolejowej Rzeszów Główny, położony około półtora metra ponad poziomem ul. Kochanowskiego. Na tym poziomie znajdują się zachowane budynki i budowle kolejowe, które mają współtworzyć zespół architektoniczny nowego dworca. Ciągi piesze planowane na tym poziomie mają oznaczenie [kx+1], dla odróżnienia od ciągów pieszych w poziomie ul. Kochanowskiego –

pozwała to na wyodrębnienie na rysunku planu ciągów pieszych, które sąsiadują ze sobą, lecz planowane są na różnych poziomach.

Nowa zabudowa dworca autobusowego planowana jest w obrębie terenów wydzielonych oznaczonych symbolami [uksp/ks-1], [uksp] oraz [uks]. Na pierwszym z tych terenów, o symbolu [uksp/ks-1] ma być wybudowana hala dworcowa o kształcie nawiązującym do zabytkowej hali wachlarzowej dawnej parowozowni, tzw. „Lwowskiej”, która to hala została wyburzona w 2006 r. Nowy budynek ma nawiązywać do wyburzonego zabytku nie tylko kształtem, lecz także częścią elewacji na zewnętrznym łuku, gdzie nakazano odtworzenie ceglanego wątku na motywach dawnej parowozowni, w oparciu o zachowaną ikonografię i materiały konserwatorskie. Ponieważ jednak nowy budynek dworca autobusowego powinien być nieco wyższy, niż stara parowozownia, w projekcie planu ustalono starannie zasady kształtowania elewacji zewnętrznych oraz zadaszenia, w ścisłym nawiązaniu do surowych wymogów konserwatorskich. Nowemu budynkowi dworcowemu mają towarzyszyć zachowane kominy starej parowozowni, odpowiednio wyeksponowane na północnym przedpolu zespołu dworcowego. W ten sposób ustalenia planu mają przywrócić i uwspółcześnić zatartą i częściowo zniszczoną tradycję miejsca. Na poziomie „-1” nowego dworca autobusowego przewiduje się parking dla samochodów osobowych, rozciągający się także pod płytą manewrową dworca na terenie wydzielonym o symbolu [kx/kd/uksp/ks-1], doświetlony światłem dziennym i dodatkowo napowietrzany w obrębie terenów wydzielonych [ks-1].

Kolejny budynek związany z ogólnodostępną funkcją dworcową to niewielki obiekt zawierający kasy biletowe oraz zaplecze socjalne, usytuowany na terenie wydzielonym o symbolu [uksp] przy zachodnim końcu zachowanej, „Krakowskiej” hali wachlarzowej. Ustalenia projektu nakazują ukształtowanie architektury tego parterowego obiektu w nawiązaniu do dawnego zasięku węglowego, którego pozostałości można się jeszcze dopatrzeć w pobliżu. To kolejne nawiązanie projektu planu do tradycji miejsca. Nowy budynek ma być również powiązany w poziomie „-1” z nowym przejściem podziemnym, mającym połączyć tunel pod stacją kolejową Rzeszów Główny z podziemną kondygnacją nowego dworca autobusowego.

Zabudowa na terenie wydzielonym o symbolu [uks], na wschodnim krańcu terenu UKSp/Uk, jest natomiast przewidywana jako obiekt techniczny i socjalny, w większej części niedostępny dla pasażerów, przeznaczony dla pracowników stałych oraz kierowców autobusów. Dwie części tego obiektu znajdują się na granicy pomiędzy terenami UKSp/Uk i UKSp/KSp, jeden jako lustrzane odbicie drugiego. Na górnej kondygnacji tego obiektu dopuszcza się zlokalizowanie pomieszczeń ogólnodostępnych, służących użytkownikom parkingu wielopoziomowego, lecz pomieszczenia te muszą być odseparowane od „pracowniczej” części budynku.

Przestrzeń funkcjonalna nowego dworca autobusowego może być uzupełniona o zabytkowe budynki przewiązki między halami wachlarzowymi dawnej parowozowni, znajdujące się w obrębie terenu wydzielonego o symbolu [uk/uksp].

Ruch autobusów wewnątrz nowego dworca zaplanowano na kilku terenach wydzielonych. Tereny o symbolu [kd:uks] to wielopasowe drogi wewnętrzne, ewentualnie wyposażone w wysepki, przeznaczone wyłącznie do ruchu autobusów lub pojazdów technicznych. Teren o symbolu [kx/kd/uksp/ks-1] to główna płyta manewrowa dworca autobusowego, ukształtowana wokół miejsca, w którym funkcjonowała niegdyś obrotnica kolejowa, rozebrana i zniszczona wraz z zabytkową „Lwowską” halą wachlarzową. Na zewnętrznym obrysie tej płyty mają być umieszczone stanowiska odjazdowe dla dużych autobusów (o długości do 15 m), w liczbie od 10 do 14, usytuowane promieniście, z tolerancją do 20° względem promienia, oraz perony dla podróżnych pomiędzy tymi przystankami. Pozostałą część płyty ma zajmować plac manewrowy dla autobusów. Znaczna część płyty manewrowej znajdzie się pod górnymi kondygnacjami hali dworcowej lub pod przeszklonym zadaszeniem wieńczącym budynek hali. W miejscu dawnej obrotnicy kolejowej, na terenie wydzielonym [uks/ks-1], na pomoście stylizowanym na obrotnicę kolejową, zawieszonym nad

przestrzenią publicznego parkingu podziemnego, nakazuje się zabudowę dyspozytorni dworcowej, stylizowanej na wagon motorowy lub inny wagon pasażerski, zawierającej niezbędne pomieszczenia i urządzenia do sterowania ruchem autobusów.

Druga płyta manewrowa dla autobusów planowana jest w obrębie terenu wydzielonego o symbolu [kx/kd/uksp], na wewnętrznym przedpolu zachowanej hali wachlarzowej. Ma to być plac z przystankami dla małych autobusów (o długości do 8.5 m), w liczbie od 10 do 15, usytuowanymi promieniście, z tolerancją do 20° względem promienia, oraz peronami dla podróżnych, usytuowanymi pomiędzy tymi przystankami, a także z drogą manewrową po wewnętrznej stronie tego placu. Przewiduje się przeszklone zadaszenie o promienistej strukturze, przekrywające płytę manewrową wraz z przystankami oraz ciągiem pieszym wokół tej płyty, a także inne zadaszenia, osłaniające sąsiednie ciągi pieszce.

W centrum tego założenia, na terenie wydzielonym o symbolu [uk:eksp], pozostaje zabytkowa obrotnica kolejowa. Można ją zaadaptować, w razie potrzeby, do celów obsługi ruchu autobusów poprzez usytuowanie na niej unieruchomionego wagonu motorowego lub pasażerskiego, lub repliki takiego wagonu, zawierającego zaadaptowane pomieszczenia i urządzenia niezbędne do sterowania ruchem autobusów. Można ją jednak wykorzystać wyłącznie jako przestrzeń ekspozycyjną, jako podstawę dla zabytkowej lokomotywy lub wagonu.

Ważną częścią dworca autobusowego jest parking (plac postojowy) dla autobusów, zaplanowany w obrębie terenu UKSp/KSp, w poziomie równi stacyjnej. Przestrzeń dostępna pod ten parking pozwala na zlokalizowanie w jego obrębie co najmniej dwudziestu stanowisk postojowych. Dopuszcza się tu również infrastrukturę techniczną niezbędną do obsługi autobusów, w tym stacje paliw lub stacje do ładowania elektrycznego. Autobusy mogą dojechać do tego parkingu bezpośrednio z dworca autobusowego na terenie UKSp/Uk, np. po wysadzeniu pasażerów i zakończeniu kursu. Do parkingu zakłada się również dostępność z ul. Kochanowskiego, przez specjalnie w tym celu wyznaczoną publiczną drogę dojazdową KDD.1, a także z ul. Żółkiewskiego, przez pochylnie w obrębie terenu wydzielonego [kd:uks], umożliwiające pokonanie różnicy w poziomach ulicy i placu postojowego.

Miejska komunikacja publiczna w obrębie terenu UKSp/Uk to jedynie postoje taksówek na terenach wydzielonych o symbolach [ks:t], choć nie można wykluczyć udostępnienia jednego lub więcej stanowisk odjazdowych na terenie wydzielonym [kx/kd/uksp/ks-1] dla obsługi miejskich autobusów, zwłaszcza jako przystanku końcowego linii. Zakłada się jednak usytuowanie przelotowych przystanków miejskiej komunikacji autobusowej w ciągu ul. Kochanowskiego, po obu stronach skrzyżowania tej ulicy z ul. Husarską, dla zapewnienia choćby minimalnego powiązania terenu nowego dworca autobusowego z miejskimi liniami autobusowymi. M.in. dlatego w projekcie planu pojawił się teren o symbolu KDZ.1 – żeby ułatwić usytuowanie przystanku autobusowego po południowej stronie jezdni ul. Kochanowskiego, od strony nowego dworca autobusowego.

Komunikacja indywidualna w ramach nowego dworca autobusowego to przede wszystkim planowany parking podziemny pod nowym budynkiem dworca autobusowego, dostępny ze skrzyżowania ulic Kochanowskiego i Husarskiej, mający zawierać nie mniej niż 30 miejsc parkowania krótkoterminowego (tzw. Kiss&Ride) oraz miejsca parkowania długoterminowego z odpowiednim udziałem miejsc parkingowych dla pojazdów z kartą parkingową. Parking ten ma być dodatkowo powiązany przejściem podziemnym z nowym tunelem pod równią stacyjną stacji kolejowej Rzeszów Główny.

Inny parking, naziemny i wielopoziomowy, planowany jest w obrębie terenu UKSp/KSp, nad placem postojowym dla autobusów planowanym na tym terenie w poziomie równi stacyjnej. Parking ten powinien zostać zrealizowany w obrębie terenu wydzielonego [uks/ks/ks-1], lecz dopuszcza się jego rozszerzenie na teren wydzielony [uks/ks]. W obrębie tego parkingu dopuszcza się lokalizację stacji do ładowania pojazdów elektrycznych. Dojazd i dojście do tego parkingu zakłada się od strony

ul. Kochanowskiego, natomiast dojście z tego parkingu do nowego budynku dworca autobusowego ma zapewnić kładka łącząca zabudowę na terenach UKSp/Uk i UKSp/KSp, nad drogami wewnętrznymi dla autobusów. Ponadto, na terenie UKSp/KSp, w obrębie terenu wydzielonego [uks/ks/ks-1], na poziomie „-1”, przewiduje się wygospodarowanie przestrzeni parkingowej o ograniczonej dostępności, przeznaczonej dla właścicieli istniejących garaży przy ul. Kochanowskiego, które trzeba będzie wyburzyć w związku z zabudową i zagospodarowaniem terenu UKSp/KSp. W obrębie tej przestrzeni parkingowej dopuszcza się wydzielenie zamykanych boksów garażowych, dla zachowania odrębności poszczególnych stanowisk parkingowych, jak to ma obecnie miejsce w istniejącym zespole garażowym.

Dojścia do nowego dworca autobusowego przewiduje się z różnych stron; najwięcej od ul. Kochanowskiego, przy której planowany jest ten dworzec. Można do niego dojść także od strony nowego tunelu pod stacją kolejową Rzeszów Główny – przez ciąg pieszy na powierzchni terenu, prowadzący do przystanków dla małych autobusów, albo przez przejście podziemne, planowane jako odgałęzienie tunelu pod stacją kolejową, łączące ten tunel z poziomem „-1” pod główną halą nowego dworca autobusowego (a po drodze również z niewielkim budynkiem dworcowym na terenie wydzielonym o symbolu [uksp], przy przystankach dla małych autobusów). To przejście podziemne przewidziane jest nie tylko jako ciąg komunikacyjny, lecz także jako przestrzeń ekspozycyjno-edukacyjna, związana z historią kolei oraz innych środków transportu publicznego w Rzeszowie i w jego okolicach.

Wraz z architekturą nowego dworca autobusowego, a w szczególności z półkolistą halą dworcową w miejscu wyburzonej parowozowni, zaplanowany został bodaj czy nie najważniejszy ciąg pieszy w obrębie nowego założenia dworcowego. Jest to szeroka, zadaszona i obudowana kładka nad równią stacyjną, prowadząca od nowego dworca w stronę Śródmieścia, a po drodze również na niedawno ukończone nowe perony nr 2 i 3 zmodernizowanej stacji kolejowej Rzeszów Główny. Wejście na tę kładkę od strony dworca autobusowego zaplanowano jako ciąg schodów wachlarzowych na zewnętrznym łuku elewacji nowej hali dworcowej, prowadzący od poziomu parkingu podziemnego, przez poziom parteru budynku dworcowego, aż na poziom umożliwiający przekroczenie równi stacyjnej wraz z elementami trakcji elektrycznej nad tą równią. Poziom kładki nad równią stacyjną planowany jest co najmniej o kondygnację wyżej, niż poziom kładki prowadzącej z dworca autobusowego w stronę parkingu wielopoziomowego w obrębie terenu o symbolu UKSp/KSp. Na ten poziom, oprócz ww. schodów zewnętrznych, można się także dostać z pionu komunikacyjnego wewnątrz budynku dworcowego, wyposażonego także w windy. Zejścia z kładki na perony zaplanowane są jako stosunkowo wąskie, proste ciągi schodów, również wyposażone w windy. Na południowym końcu kładki zaplanowano pion komunikacyjny, ze schodami obudowanymi wokół szybu windy. Z tego pionu, przez ciąg pieszy wydzielony z planowanej drogi publicznej o symbolu KDD/KX, można dostać się na Plac Dworcowy lub pójść na Plac Kilińskiego i dalej, przez ul. Kolejową, w stronę Śródmieścia Rzeszowa. W elewacji kładki nakazano nawiązanie do podziału konstrukcyjnego zabytkowej kładki nad stacją kolejową Rzeszów Główny, łączącej ongi Plac Dworcowy z ul. Kochanowskiego, zdemontowanej pod pretekstem kolizji z projektowaną przebudową stacji kolejowej.

Wszystkie części składowe planowanego na terenach UKSp/Uk i UKSp/KSp zespołu nowego, regionalnego dworca autobusowego, zostały drobiazgowo wyodrębnione w postaci terenów wydzielonych i bardzo szczegółowo opisane w projekcie planu. Tak szczegółowe podejście do projektowania tego zespołu funkcjonalnego wynika przede wszystkim ze szczupłości miejsca, w którym nowy dworzec ma być zlokalizowany. Przestrzeń ta jest dodatkowo ograniczona przez występujące w jej obrębie zabytkowe budynki i budowle, współtworzące tradycję miejsca. Zatem duża szczegółowość projektu planu w części dotyczącej nowego dworca autobusowego ma na celu uniknięcie rozwiązań przypadkowych, nie odnoszących się do lokalnej specyfiki i wspomnianej

tradycji. Autorska decyzja o stworzeniu fantomu wyburzonej „Lwowskiej” hali wachlarzowej, stanowiącej niegdyś wraz z zachowaną halą „Krakowską” zabytek techniki kolejowej unikatowy w skali kraju, determinuje większość założeń projektowych, przyjętych w ustaleniach nowego planu. Dzięki temu nawiązuje się do tradycji miejsca, a zarazem ożywia się tę tradycję i twórczo się ją wykorzystuje do celów i potrzeb współczesnego Rzeszowa, na jego pożytek.

Tereny oznaczone w projekcie planu symbolami UKSp oraz UKSp/Up, przeznaczane są pod usługi komunikacji publicznej, autobusowej. Jednak teren oznaczony symbolem UKSp, położony u zbiegu ulic Bardowskiego i Batorego, na którym aktualnie funkcjonuje pętla autobusowa, przeznaczany jest w większym stopniu pod funkcję lokalnego zaplecza technicznego dla autobusów miejskich (np. stanowiska ładowania autobusów elektrycznych), choć możliwe jest także utrzymanie w jego obrębie przystanków dla pasażerów. Natomiast teren o symbolu UKSp/Up, położony pomiędzy dworcem PKS a torami stacji kolejowej Rzeszów Główny, ma pełnić nie tylko funkcje komunikacyjne. Jest on częściowo zabudowany najstarszymi w Rzeszowie budynkami kolejowymi, jedynymi zachowanymi obiektami pierwszej stacji kolejowej w mieście, z lat 50-tych XIX w. Planuje się rehabilitację zachowanej zabudowy, m.in. poprzez rekonstrukcję oryginalnego dachu (w miejsce istniejącego obecnie stropodachu) oraz przywrócenie historycznego układu elewacji południowej (np. usunięcie zaśmiecających tę elewację PRL-owskich otworów okiennych lub drzwiowych), a także przystosowanie jej do roli zaplecza usługowego pętli autobusowej, zarówno publicznego (obsługa podróżnych, poczekalnia, informacja, punkty do załatwiania spraw obywatelskich), jak i komercyjnego (do 50% powierzchni użytkowej może zająć handel, gastronomia, rozrywka i inne niepubliczne atrakcje dla pasażerów). Przy drodze manewrowej dla autobusów, biegnącej pomiędzy Placem Dworcowym a ulicą Grunwaldzką, jest miejsce dla co najmniej kilku przystanków autobusowych, zadaszonych i wygodnie powiązanych z atrakcjami zlokalizowanymi w historycznej zabudowie zabytkowych magazynów kolejowych. Powinny się tu znaleźć przede wszystkim przystanki linii autobusowych obsługiwanych aktualnie przez pętlę na ul. Bardowskiego, nieco zanadto oddaloną od Placu Dworcowego. Powiązania piesze i kołowe terenu o symbolu UKSp/Up z nowymi inwestycjami komunikacji publicznej, planowanymi w obrębie Placu Dworcowego, zostało już zapisane w ustaleniach uchwalonego w 2019 r. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie.

Funkcje związane z komunikacją autobusową są również dopuszczone w obrębie terenu oznaczonego symbolem U/UKSp, obejmującego istniejący dworzec autobusowy PKS. Jednak główną funkcją dla tego terenu są usługi niepubliczne. Mogą one zostać zrealizowane w nowej zabudowie, ściśle uregulowanej poprzez rygorystyczne wymogi konserwatorskie, zapisane w ustaleniach nowego projektu planu. Komunikacja publiczna w postaci dworca autobusowego może zajmować poziom „0” nowego przedsięwzięcia inwestycyjnego, przy czym do decyzji inwestora pozostaje zarówno wielkość udziału funkcji komunikacyjnej w tym poziomie, jak i utrzymanie tej funkcji w ogóle. Ustalenia projektu nowego planu pozwalają także na utrzymanie stanu istniejącego, czyli samodzielnego dworca autobusowego. Także w odniesieniu do terenu U/UKSp, w ustaleniach obowiązującego mpzp nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie funkcjonują zapisy o wzajemnych powiązaniach komunikacyjnych.

Rygorystyczne wymogi konserwatorskie w dużej mierze stanowią o zapisach projektu planu dotyczących terenów zabudowy centrotwórczej, oznaczonych symbolami U/M. Jednak przeznaczenie tych terenów i zasadnicze zasady ich zabudowy oraz zagospodarowania pozostały w większości nie zmienione w odniesieniu do zapisów ustalonych w projekcie mpzp nr 253/5/2013 – I [...]. Na skutek uwag złożonych do tego projektu przy okazji pierwszego wyłożenia do wglądu publicznego, częściowo uwzględnionych przez Prezydenta Miasta Rzeszowa, teren o symbolu U/M.2 został podzielony na dwie części, oznaczone w drugiej części planu symbolami U/M.2 i U/M.5, przy czym fragment dawnego terenu U/M.2, zawierający zabytkową kamienicę, został dołączony do terenu

o symbolu U/M.3, w obrębie którego znajduje się podobna zabytkowa zabudowa. Ponadto, w drugiej części opracowania pojawiły się dwa nowe tereny zabudowy centrotwórczej, oznaczone symbolami U/M.6 i U/M.7, które nie były objęte granicami opracowania projektu mpzp nr 253/5/2013 – I [...]. Tereny te włączono do granic opracowania drugiej części planu ze względu na potrzebę ich uregulowania planistycznego w oparciu o ww. rygory konserwatorskie, jednocześnie z innymi, podobnymi terenami znajdującymi się w granicach obszaru planu „Dworzec”.

Także w odniesieniu do jednego z terenów przeznaczanych pod usługi zdrowia, oznaczonego symbolem Uz.2, w obrębie którego znajduje się tzw. przychodnia kolejowa przy Placu Dworcowym, nowe rygory konserwatorskie pełniły istotną rolę w kształtowaniu zasad zabudowy. Jednak dla tego terenu istotne było także wprowadzenie korekt wynikających z uwagi złożonej do pierwszej części planu, częściowo uwzględnionej przez Prezydenta Miasta Rzeszowa. Aktualnie ustalenia projektu planu dotyczące tego terenu są kompromisem pomiędzy stanowiskiem konserwatorskim a wnioskami inwestora, zaakceptowanym przez obie strony (co wynika z uzgodnienia projektu planu przez właściwy urząd ochrony zabytków oraz z braku uwagi do projektu planu ze strony dysponenta terenu i jego pełnomocników). Ponadto, w projekcie drugiej części planu zaproponowane zostało nowe rozwiązanie komunikacyjne, służące zwłaszcza obsłudze kołowej terenu Uz.2 (droga publiczna o symbolu KDD/KX), w związku z wcześniejszą odmową utrzymania dostępności kołowej ze strony Placu Dworcowego, wyrażoną przez nieuwzględnienie uwagi złożonej do pierwszej części planu w części dotyczącej tej właśnie dostępności (przeznaczenie i zasady zagospodarowania tego Placu Dworcowego, zapisane w ustaleniach obowiązującego mpzp nr 253/5/2013 – I [...] uniemożliwiają utrzymanie takiej dostępności). Natomiast ustalenia dotyczące drugiego z terenów usług zdrowia, oznaczonego symbolem Uz.1 terenu Izby Wytrzeźwień przy ul. Kochanowskiego, pozostały praktycznie bez zmian w odniesieniu do pierwszej części planu.

Ustalenia projektu planu dotyczące terenu zabudowy usługowej o symbolu U/Up, znajdującego się u zbiegu ulic Żółkiewskiego i Kochanowskiego, również nie uległy istotnym zmianom, pomimo rozszerzenia tego terenu na skutek częściowego uwzględnienia przez Prezydenta Miasta Rzeszowa uwagi złożonej do pierwszej części projektu planu w odniesieniu do nieruchomości położonej częściowo w obrębie tego terenu. Na skutek uwzględnienia uwagi, zmienione zostały linie rozgraniczające pomiędzy tym terenem, a terenem o symbolu UKSp/KSp (poprzednio oznaczonym symbolem UKSp/Uk/KS). W ślad za zmianą przebiegu linii rozgraniczających zmieniły się również linie zabudowy w obrębie terenu U/Up, jednak ani przeznaczenie tego terenu, ani zasady jego zabudowy i zagospodarowania nie zostały w istotny sposób zmienione.

Drogi publiczne w granicach obszaru nowego planu stanowią w większości zapis stanu istniejącego, lecz w przestrzeni niektórych z tych dróg wprowadzono nową jakość w postaci wyznaczonych ciągów pieszych, pieszo-rowerowych lub rowerowych, powiązanych z istniejącymi lub planowanymi elementami lokalnego układu komunikacyjnego. W porównaniu z ustaleniami projektu planu w części pierwszej, w drugiej części opracowania zmieniły się w istotny sposób dwie drogi publiczne: publiczna droga dojazdowa z wydzielonym ciągiem pieszo-rowerowym w ciągu ul. Grunwaldzkiej, oznaczona symbolem KDD/KR, oraz publiczna droga dojazdowa z wydzielonym ciągiem pieszym, oznaczona symbolem KDD/KX. Pierwsza z wymienionych dróg zmieniła się nieznacznie – jej teren został powiększony w związku z przesunięciem pionu komunikacyjnego kładki nad torami kolejowymi, planowanej w obrębie terenu o symbolu KX.2, w kierunku wschodnim. Natomiast zmiany dotyczące terenu drogi KDD/KX są poważniejsze. Wynikają one z uwzględnienia przez Prezydenta Miasta Rzeszowa uwag złożonych do pierwszej części projektu. Nowy układ drogi uwzględnia przemieszczenie pionu komunikacyjnego kładki nad stacją kolejową, planowanej w obrębie terenu UKSp/Uk, odsunięcie planowanej drogi publicznej od budynku magazynowego znajdującego się na terenie PSS „Społem” pomiędzy ulicami Bardowskiego i Łączną (w pobliżu zabytkowej wieży ciśnień), a także konieczność zapewnienia dostępności kołowej do terenu

o symbolu Uz.2, na którym znajduje się przychodnia kolejowa. Dotychczasowy dojazd do tej przychodni, od strony Placu Dworcowego, nie jest możliwy do utrzymania ze względu na zaplanowaną przebudowę tego placu na podstawie ustaleń obowiązującego mpzp nr 253/5/2013 – I-A „Dworzec” w Rzeszowie. W tej nowej sytuacji, droga KDD/KX została zaplanowana tak, aby do przychodni kolejowej można było dojechać od strony ul. Bardowskiego. Przy tej okazji można również dojść do Placu Dworcowego z kładki nad torami prowadzącej do nowego dworca autobusowego, planowanego przy ul. Kochanowskiego.

Ciągi piesze wyznaczone w granicach opracowania drugiej części planu, związane są przede wszystkim z przejściem przez tory kolejowe w pobliżu ulic Grunwaldzkiej i Sienkiewicza, które funkcjonowało w tym rejonie Rzeszowa przez kilkadziesiąt lat, jeszcze od czasów zaborów. Kładka nad torami, planowana na terenie o symbolu KX.2, zadaszona i obudowana, ma służyć pieszym i rowerzystom do komfortowego przekraczania bariery komunikacyjnej oddzielającej Osiedle 1000-lecia od Śródmieścia. Piony komunikacyjne tej kładki mają zawierać windy o parametrach zapewniających wygodny przewóz rowerów. Ponadto, na elewacjach tej kładki nakazano nawiązanie do motywu historycznej kładki pieszej, która funkcjonowała w tym miejscu przez kilkadziesiąt lat współczesnej historii miasta, a przez następne kilkadziesiąt lat łączyła Plac Dworcowy z ul. Kochanowskiego. W odniesieniu do lokalizacji kładki planowanej w ustaleniach pierwszej części planu, w związku z uwagami złożonymi do tej pierwszej części planu (kwestionującymi m.in. zasadność planowania tej kładki w ogóle), choć uwagi te nie zostały uwzględnione przez Prezydenta Miasta Rzeszowa, lokalizacja kładki w drugiej części planu została zmieniona. Zmiany dokonano głównie dla uniknięcia konfliktu społecznego wynikającego z ewentualnego wyburzenia kilku budynków garażowych, lecz także w związku z przebudową zachodniej głowicy torowej stacji kolejowej Rzeszów Główny. Okazało się bowiem, że, wbrew dopuszczeniu zapisanemu w ustaleniach pierwszej części projektu planu, nie jest możliwe ustawienie w tym miejscu tej części zabytkowej kładki, która stała tu do lat 60-tych XX w., ponieważ nowy układ torów wyklucza zlokalizowanie między nimi podpory niosącej dwa przęsła zabytkowej kładki – a to wymusza oparcie przeprawy pieszej nad torami o zupełnie nową konstrukcję.

Teren ciągu pieszego o symbolu KX.1, planowanego w miejscu po rozebranych bocznicach kolejowych, oprócz funkcji komunikacyjnej (ciąg pieszo-rowerowy na terenie wydzielonym o symbolu [kx/kr], prowadzący z kładki nad torami w stronę ulic Kochanowskiego i Partyzantów), ma pełnić funkcje przestrzeni wystawienniczo-edukacyjnej. W obrębie terenu wydzielonego o symbolu [kx:eksp] mogą zostać zlokalizowane te zasoby Muzeum Techniki i Militariów, które nie wymagają ekspozycji w pomieszczeniach zamkniętych. Ustalenia projektu planu pozwalają na ogrodzenie tego terenu wydzielonego, lecz ogrodzenie to powinno być ażurowe i zapewniać wgląd na ten teren, m.in. od strony peronów stacji kolejowej Rzeszów Główny (a więc również z okien pociągów pasażerskich obsługiwanych na tej stacji). W ten sposób może powstać nowa atrakcja, przyciągająca zainteresowane osoby nie tylko z Rzeszowa, ale też z okolic poza miastem, być może również tych dalszych.

Droga wewnętrzna o symbolu KDW, w ciągu istniejącej ul. Łącznej zastąpiła publiczną drogę dojazdową w ciągu tej ulicy, oznaczoną w obowiązującym mpzp nr 107/15/2005 „RCK” symbolem KDD.3. W związku z obowiązującymi przepisami, skrzyżowanie ul. Łącznej z ul. Batorego, ograniczone istniejącą, zabytkową zabudową, nie spełnia wymogów dla skrzyżowania dróg publicznych, zatem zamiana przeznaczenia terenu ul. Łącznej z drogi publicznej na drogę wewnętrzną jest uzasadnione.

Parking niepubliczny oznaczony symbolem KS, przy ul. Łącznej, zaplanowano w miejscu przeznaczonym uprzednio pod zabudowę usługową (teren oznaczony w obowiązującym mpzp nr 107/15/2005 „RCK” symbolem U.9). Jednak ze względu na ostry deficyt miejsc parkingowych w centrum Rzeszowa, postanowiono o zmianie przeznaczenia tego terenu. Dodatkowo, zgodnie

z ustaleniami drugiej części projektu planu, na terenie tego parkingu można sytuować miejsca parkingowe do obsługi terenów zabudowy centrotwórczej, oznaczonych symbolem U/M (z wyjątkiem terenu o symbolu U/M.6), znajdujących się w pobliżu tego parkingu, jeżeli w przestrzeni danego terenu zabraknie miejsca na zrealizowanie miejsc parkingowych w ilości wymaganej przez współczynniki ustalone w projekcie planu.

art. 1 ust. 2 pkt 7

W zagospodarowaniu terenów objętych projektem mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie uwzględniono istniejącą strukturę własnościową gruntów. Struktura ta determinuje poszczególne przeznaczenie terenów i sposób ich zagospodarowania, a jednocześnie pozwala na realizację większości zamierzeń inwestycyjnych właścicieli działek.

art. 1 ust. 2 pkt 10 i 13

W projekcie mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie przewidziano uzbrojenie terenu w infrastrukturę techniczną w pełnym zakresie poprzez możliwość rozbudowy istniejących i budowy nowych przyłączy, sieci, urządzeń i obiektów infrastruktury technicznej, niezbędnych dla obsługi terenów objętych granicą obszaru planu. Określono minimalne parametry sieci: wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, gazowej, ciepłowniczej oraz elektroenergetycznej, ich planowane przebiegi oraz powiązanie z systemem zewnętrznym.

Uwzględniono potrzeby rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej, w szczególności sieci szerokopasmowych. W projekcie nie ustanawia się zakazów lokalizowania ani nie przyjmuje się rozwiązań uniemożliwiających lokalizowania inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej, jeżeli taka decyzja jest zgodna z przepisami odrębnymi.

art. 1 ust. 2 pkt 3

Ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie uwzględniają wymagania ochrony środowiska i przyrody. Przyjęte rozwiązania oparte zostały na analizach ekofizjograficznych i zweryfikowane w prognozie oddziaływania na środowisko, sporządzonej na potrzeby projektu planu.

Przedmiotem przeprowadzonych analiz była ocena zagospodarowania terenów w kontekście uwarunkowań przyrodniczych, w tym: zapewnienie trwałości podstawowych procesów przyrodniczych na obszarze objętym planem, zapewnienie warunków odnawialności zasobów środowiska, eliminowanie lub ograniczenie zagrożeń i negatywnego oddziaływania na środowisko. Szczegółowy opis sposobu uwzględnienia ww. zagadnień zawiera prognoza oddziaływania na środowisko.

Nie prognozuje się, aby przeznaczenie i sposób zagospodarowania terenu objętego projektem mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, który zlokalizowany jest w znacznej odległości od terenów podlegających ochronie z uwagi na ich wartości przyrodnicze, oddzielony terenami zurbanizowanymi, miał jakikolwiek wpływ na stan środowiska i walory przyrodnicze tych terenów.

W celu przeciwdziałania potencjalnym negatywnym skutkom oddziaływań, wynikających z ustaleń projektu planu na poszczególne elementy środowiska, określone zostały zasady jego ochrony. Na obszarze objętym projektem planu zakazuje się

- lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
- zabudowy tymczasowej,

- wolno stojących nośników reklamowych, z wyjątkiem nośników zintegrowanych z miejskim systemem informacji wizualnej,
- stacji paliw, z wyjątkiem stacji paliw do wyłącznej obsługi transportu publicznego,
- przedsięwzięć związanych z diagnostyką i naprawami pojazdów mechanicznych, z wyjątkiem przedsięwzięć związanych wyłącznie z obsługą transportu publicznego.

W obszarze projektu mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie nie występują wody powierzchniowe oraz nie prognozuje się wpływu planowanego zagospodarowania na wody podziemne. W celu ochrony środowiska wodnego obowiązuje wyposażenie całego obszaru w sieci infrastruktury technicznej: wodociągową, kanalizację sanitarną i deszczową, poprzez rozbudowę istniejących i budowę nowych. W granicach projektu planu nie występują tereny leśne.

art. 1 ust. 2 pkt 4

Ustalenia projektu mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie uwzględniają wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej. Na całym obszarze planu wyznacza się strefę ochrony konserwatorskiej. W granicach opracowania projektu planu występuje obiekt wpisany do rejestru zabytków. Zabytkową substancję strefy definiują także obiekty i obszary wpisane do wojewódzkiej „Ewidencji zabytków urbanistyki, architektury, budownictwa i archeologii miasta Rzeszowa”, stanowiące część tkanki miejskiej. Ponadto w granicach terenu objętego projektem planu występują obiekty i obszary zabytkowe tworzące zespół stacji kolejowej, z budynkami, torami, rozjazdami, infrastrukturą kolejową, a także zespół zabudowy dawnej Spółdzielni „Rolnik” przy ulicy Batorego. W granicach opracowania znajdują się także fragmenty stanowisk archeologicznych, również objętych ochroną konserwatorską.

art. 1 ust. 2 pkt 5

Nie przewiduje się negatywnych skutków realizacji ustaleń projektu mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie na zdrowie ludzi. Projekt nie ustala przeznaczenia ani zagospodarowania terenu, które mogłoby stanowić zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi.

W granicach planu nie występują obszary szczególnego zagrożenia powodzią, ani obszary osuwania się mas ziemnych, co mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo ludzi i mienia. W celu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ludzi w ustaleniach projektu planu wykluczono lokalizację przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

W projekcie planu wzięto pod uwagę potrzeby osób niepełnosprawnych, m.in. poprzez zapewnienie w obrębie planowanych parkingów publicznych odpowiedniego udziału miejsc parkingowych dla pojazdów wyposażonych w kartę parkingową.

art. 1 ust. 2 pkt 6

W projekcie mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie uwzględniono walory ekonomiczne przestrzeni. Intensywność zabudowy terenu wynika z jego specyfiki – uwarunkowań fizjograficznych i charakteru sąsiadującej zabudowy.

art. 1 ust. 2 pkt 8

Ze względu na specyfikę położonego w granicach opracowania terenu kolejowego, przez który przebiega magistrala kolejowa E-30, obszar objęty projektem mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie pełni funkcję w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa. W projekcie planu uwzględniono te zagadnienia, uzgadniając projekt planu z właściwymi organami.

art. 1 ust. 2 pkt 9

W projekcie mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie, stosownie do możliwości, jakie daje w tym zakresie plan, uwzględniono potrzeby interesu publicznego, rozumianego jako uogólniony cel dążeń i działań, uwzględniających zobiektywizowane potrzeby ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związanych z zagospodarowaniem przestrzennym. Ustalone przeznaczenie terenów i sposobu ich zagospodarowania zapewnia odpowiednią ilość miejsc do parkowania, niezbędną ilość zieleni, a także lokalizację usług publicznych, a tym samym prawidłowe funkcjonowanie i rozwój centralnej części miasta.

art. 1 ust. 4 pkt 1-3

Opracowywany projekt mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie zmienia ustalenia obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 107/15/2005 „Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne” wraz z jego zmianą nr 186/13/2009 w zakresie przeznaczenia terenów oraz zasad ich zabudowy i zagospodarowania. Projekt ten jednak nie narusza głównych kierunków rozwiązań przestrzennych w zakresie przestrzeni publicznych, ustalonych w obowiązującym planie wraz z jego zmianą. Realizacja ustaleń mpzp nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie wpłynie istotnie na podniesienie transportochłonności, co wynika z planowanego zagospodarowania terenów pod inwestycje publiczne w ramach intermodalnego punktu przesiadkowego, wraz z rozbudową lub przebudową ciągów komunikacyjnych obsługujących to przedsięwzięcie.

art. 1 ust. 4 pkt 4

Zasadność opracowania planu miejscowego analizowana była, stosownie do wymogów art. 14 ustawy, przed podjęciem uchwały o przystąpieniu do jego sporządzania. Zarówno z powyższych dokumentów, jak i występujących uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego oraz wniosków do niniejszego planu wynika konieczność uchwalania planu miejscowego dla przedmiotowego terenu, co uzasadniono powyżej. Zasadność przeznaczenia terenów objętych projektem planu wynika również z dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa z późniejszymi zmianami.

Działki objęte planem w większości położone są na obszarze ścisłego centrum miasta Rzeszowa, na styku tego centrum z głównym ośrodkiem komunikacyjnym miasta, aktualnie reprezentowanym przez zmodernizowaną stację kolejową Rzeszów Główny, czekający na przebudowę i rozbudowę węzeł komunikacji miejskiej (przystanki autobusów MPK i postój taksówek) oraz istniejący, zdegradowany dworzec autobusowy (PKS). Zabudowa na tym obszarze ma pełnić funkcje centrotwórcze, częściowo również poprzez nowe inwestycje, harmonizujące przestrzennie i architektonicznie z licznie zachowaną tkanką zabytkową. Ośrodek komunikacyjny natomiast należy rozwijać i ubogacać do poziomu stosownego dla miasta wojewódzkiego, regionalnego centrum administracji, usług i szkolnictwa wyższego, wykorzystując przy tym wszelkie dostępne możliwości terenowe i finansowe.

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

Rada Miasta Rzeszowa dnia 28 sierpnia 2018 r. podjęła uchwałę nr LXIII/1465/2018 w sprawie oceny aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie miasta Rzeszowa w latach 2014-2017. Uchwała podjęta została na podstawie analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta.

Zgodnie z § 2 ust. 2 pkt 3 lit. e tiret czwarty tej uchwały, stwierdza się potrzebę sporządzania nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z przyczyn wynikających z konieczności zabezpieczenia terenów istotnych dla rozwoju miasta w zakresie układów komunikacyjnych oraz ich powiązań ponadlokalnych. W związku z powyższym, uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 253/5/2013 – II-A „Dworzec” w Rzeszowie jest uzasadnione.

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

Projekt planu cechuje wysoki udział terenów przeznaczonych pod usługi komunikacji publicznej, usługi kultury i zdrowia, parkingi publiczne oraz publiczne drogi i ciągi piesze. Wynika to z faktu, że uchwalenie planu związane jest z niezbędną rozbudową istniejącego centrum komunikacyjnego miasta. Ze względu na powyższe przewiduje się znaczne nakłady finansowe ze strony miasta na realizację licznych inwestycji publicznych.