

LISTA NIEUWZGLĘDNIONYCH UWAG PRZEZ BURMISTRZA MIASTA CIESZYNA

Lp	Data wpływu uwagi	Treść uwagi	Ustalenia projektu planu dla nieruchomości, której do tyczy uwaga	Oznaczenie nieruchomości której dotyczy uwaga	Przyczyny nieuwzględnienia uwagi przez Burmistrza Miasta
1	2	3	4	5	6
1	17.04.2014	<p><u>Uwaga 1.2:</u> wprowadzenie zmian w załączniku nr 1 do projektu uchwały (rysunek planu) poprzez uwzględnienie koncepcji przebudowy skrzyżowania ul. Bobreckiej z ul. Hajduka na skrzyżowanie typu rondo, uzgodnionej przez Burmistrza Miasta Cieszyna pismem z dnia 20.09..2013 r. znak MZD/DZ-TG.4004-51/13.</p>	uwaga dotyczy zmiany rysunku planu w zakresie dotyczącym terenu rezerwowanego dla lokalizacji skrzyżowania ulic Bobrecka Hajduka	dz. 21/2, 22/1, 22/2, 26/1 w obrębie 34	<p>Pismo MZD z 20.09.2013 r., na które powołuje się właściciel terenu po byłym dworcu PKS w Cieszynie wyraża pozytywną opinię MZD dotyczącą sposobu włączenia ruchu samochodowego (związanego z planowanym do realizacji obiektem handlowo-usługowym) do dróg publicznych poprzez biegnącą wzdłuż torów PKP ul. Hajduka i przebudowę istniejącego skrzyżowania ulic Bobrecka-Hajduka na skrzyżowanie typu „małe rondo” oraz wykonanie nowego zjazdu z terenu dawnego dworca PKS na Korfantego bez możliwości przecinania pasa ruchu. Opinia odnosi się do rozwiązań z zakresu inżynierii ruchu, nie odnosi się do lokalizacji skrzyżowania.</p> <p>Zarząd Powiat Cieszyńskiego, który jest organem właściwym do dokonania uzgodnień projektu mpzp w zakresie sposobu zagospodarowania gruntów przyległych do pasa drogowego dróg powiatowych, jeżeli sposób zagospodarowania gruntów lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na ruch drogowy lub samą drogę, nie uzgodnił przedstawionego mu projektu mpzp zawierającego lokalizację ronda przesuniętego w kierunku zachodnim (rondo przesunięte w stosunku do osi ul. Bobreckiej).</p> <p>W świetle powyższego należy stwierdzić, że nie ma możliwości uwzględnienia uwagi, gdyż byłoby to niezgodne z już raz wyrażonym stanowiskiem Zarządu Powiatu Cieszyńskiego.</p>
		<p><u>Uwaga 1.3:</u> wprowadzenie zmian w treści projektu uchwały, poprzez dodanie do Art.14 ustępu 7 o brzmieniu: „7. Dla terenów wymienionych w ust.2 i 4 dopuszcza się lokalizację, w granicy dopuszczalności zabudowy oznaczonej na rysunku, elementów budynków wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, stanowiących część zabudowy działek z nimi sąsiadujących o oznaczeniu 1UC. Elementy te muszą zapewnić bezpieczne i sprawne funkcjonowanie układu drogowego objętego jednostkami planistycznymi powołanymi w ust.2 i 4”,</p>	<p>Art. 14</p> <p>1. Obszar planu obsługiwany jest z układu istniejących powiatowych i gminnych dróg publicznych.</p> <p>2. Teren oznaczony na rysunku planu symbolem 1KDZ przeznaczony jest na część pasa drogowego istniejącej drogi powiatowej, zlokalizowanego w granicach planu.</p> <p>3. Przy przebudowie istniejącej drogi, o której mowa w ust. 2 obowiązują następujące ustalenia:</p>	dz. 21/2, 22/1, 22/2, 26/1, 87 w obrębie 34	<p>Właściciel terenu byłego dworca PKS wnosi o dopuszczenie lokalizacji elementów budynków wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w terenach dróg publicznych, w proponowanej przez niego do określenia w planie tzw. granicy dopuszczalności, zgodnie z przedstawioną przez niego koncepcją lokalizacji skrzyżowania ulic Bobrecka – Hajduka oraz kształtowania zabudowy na terenie byłego dworca PKS. Koncepcja ta przewiduje, że część projektowanego budynku wielkopowierzchniowego obiektu handlowego będzie kształtowana nad chodnikiem prowadzonym po wschodniej stronie wokół projektowanego ronda w miejscu skrzyżowania ulic Bobreckiej i Hajduka.</p> <p>Rozwiązanie takie jest sprzeczne z przeznaczeniem terenów</p>

		<p>z jednoczesnym skorygowaniem na „Rysunku planu” obszaru 2 KDL zgodnie z koncepcją zakładającą przesunięcie osi ul. Bobreckiej wg powołanej wyżej koncepcji przebudowy skrzyżowania. Granicę obszaru 2KDL proponuje się poprowadzić po krawędzi chodnika zaprojektowanego w tej koncepcji, a granicę dopuszczalności zabudowy określonej w Art.14 ust.7 w obrębie planowanego ronda wyodrębnić graficznie linią prowadzoną po granicy działek 21/2 i 22/2.</p>	<p>1) parametry techniczne i użytkowe odpowiadające klasie drogi zbiorczej, 2) szerokość w liniach rozgraniczających w granicach planu – od 0 m do 5 m zgodnie z rysunkiem planu, 3) przekrój poprzeczny – uliczny.</p> <p>4. Przy budowie i przebudowie powiatowych dróg publicznych, oznaczonych na rysunku planu symbolami 1KDL i 2KDL obowiązują następujące ustalenia: 1) parametry techniczne i użytkowe odpowiadające klasie drogi lokalnej, 2) szerokość w liniach rozgraniczających: a) 1KDL – od 14,0 m do 54,0 m z rezerwą terenu pod skrzyżowanie skanalizowane z drogami 2KDL i 1KDD, zgodnie z rysunkiem planu, b) 2KDL – od 17,0 m do 18,5 m, zgodnie z rysunkiem planu, 3) jezdnia o dwóch pasach ruchu, 4)przekrój poprzeczny – uliczny.</p> <p>5. Przy przebudowie istniejącej gminnej drogi publicznej oznaczonej na rysunku planu symbolem 1KDD obowiązują następujące ustalenia: 1) parametry techniczne i użytkowe odpowiadające klasie drogi dojazdowej, proponuje się poprowadzić po krawędzi chodnika zaprojektowanego w tej koncepcji, a granicę dopuszczalności zabudowy określonej w Art.14 ust.7 w obrębie planowanego ronda wyodrębnić graficznie linią prowadzoną po granicy działek 21/2 i 22/2.</p> <p>2) szerokość w liniach rozgraniczających – od 12,5 do 17,5 m, zgodnie z rysunkiem planu, 3)przekrój poprzeczny – uliczny.</p> <p>6. Dla terenów wymienionych w ust.2, ust. 4 i ust. 5 dopuszcza się lokalizację sieci i urządzeń infrastruktury technicznej.</p>	<p>1KDL, 2KDL i 1KDZ, jakim jest infrastruktura transportowa.</p>
2	28.04.2014	<p><u>Uwaga 2.1:</u> dopuszczenie na tym terenie zabudowy obiektem o</p>	<p>Art. 12 1.Dla terenu oznaczonego na rysunku planu</p>	<p>Teren 1UC Zgodnie z zawartymi w Studium wytycznymi w zakresie</p>

	<p>powierzchni do 2000 m², co jest zgodne z zapisem studium. Pozwoli to na zrealizowanie celu publicznego jakim jest transport publiczny (lokalny i ponad lokalny), zresztą zgodnie z obietnicą złożoną Mieszkańcom Cieszyna na ręce Burmistrza Miasta. Podstawą do zrealizowania tej obietnicy powinien być zapis o funkcji komunikacyjnej związanej z transportem publicznym (lokalnym i ponadlokalnym).</p>	<p>symbolem 1UC ustala się: 1) lokalizację obiektów handlowo-usługowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² i usługowych, z zachowaniem niżej określonych wskaźników zabudowy i zagospodarowania terenu,</p>	<p>określania przeznaczenia terenów w projekcie planu jako przeznaczenie podstawowe terenu oznaczonego w projekcie planu symbolem 1UC można wybrać spośród następujących możliwości: 1) teren pod budowę obiektów handlowo-usługowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², 2) teren pod budowę obiektów przeznaczonych na potrzeby usług, w tym handlu detalicznego oraz zespoły handlowo-usługowe o powierzchni sprzedaży do 2000m², 3) drogi, 4) parkingi, 5) zieleń towarzysząca zabudowie, 6) sieci i obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej.</p> <p>Wprowadzenie wnioskowanych w uwadze zmian nie będzie w żaden sposób skutkowało obowiązkiem urzędnika na tym terenie funkcji publicznego transportu zbiorowego. Rozstrzygnięcie w tej sprawie zapadło na etapie opracowywania Studium uwarunkowań, w którym ustalono, że funkcja transportu zbiorowego realizowana będzie na obszarze oznaczonego w aktualnym projekcie planu symbolem 1KSU, a teren byłego dworca PKS został przeznaczony pod usługi i handel.</p> <p>W związku z powyższym nie ma uzasadnienia do uwzględnienia uwagi.</p>
	<p><u>Uwaga 2.2:</u> Minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej 15%-zgodnie ze studium i opinią oddziaływania planu na środowisko wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.</p>	<p>1.Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się: (...) 8) minimalny udział powierzchni terenu biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej: 2 %, (..)</p>	<p>Teren 1UC</p> <p>Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z dnia 29 stycznia 2014 r. zaopiniował pozytywnie przedstawiony mu projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie skrzyżowania ulic Hajduka i Bobreckiej wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przy określonym minimalnym udziale powierzchni terenu biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej na poziomie 2%. Nie ustalił warunku wskazującego na konieczności zwiększenia wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Z prognozy oddziaływania na środowisko omawiającej wpływ ustaleń planu na klimat wynika, że ustalone w planie min. wskaźniki powierzchni terenu biologicznie czynnej mogą się okazać niewystarczające, jednak nie oznacza to wymogu ich zwiększenia.</p> <p>Studium jako kierunek działań określiło minimalny udział terenów biologicznie czynnych dla terenu UC na poziomie 15%. Jednocześnie w swoich ustaleniach umożliwiło przy</p>

			<p>sporządzaniu projektów mpzp dokonanie indywidualnego podejścia do wskaźników zagospodarowania poszczególnych terenów, w zależności od występujących w danym terenie uwarunkowań faktycznych i prawnych.</p> <p>Z danych zawartych w ewidencji gruntów i budynków wynika, że teren oznaczony na rysunku planu symbolem 1UC jest terenem zabudowanym oznaczonym symbolem Bi. Zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy prawo geodezyjne i kartograficzne cyt. „Podstawę planowania gospodarczego, planowania przestrzennego, wymiaru podatków i świadczeń, oznaczania nieruchomości w księgach wieczystych, statystyki publicznej, gospodarki nieruchomościami oraz ewidencji gospodarstw rolnych stanowią dane zawarte w ewidencji gruntów i budynków.”</p> <p>Z uwarunkowań faktycznych panujących na gruncie terenu 1UC wynika, że 2% jego powierzchni jest nadal biologicznie czynna, pozostała jego powierzchnia jest terenem zabudowanym, nieczynnym biologicznie.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę można jedynie rozważać możliwość uzyskania zwiększenia wskaźnika terenu biologicznie czynnego przez urządzenie go na powierzchni stropodachu lub tarasach, lecz biorąc pod uwagę kontekst przestrzenny planowanego budynku handlowego nie wydaje się to właściwe.</p> <p>Z tego względu w projekcie planu został ustalony minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej na poziomie 2%.</p>
	<p><u>Uwaga 2.3:</u> zapisy dotyczące kształtowania zabudowy pomiędzy linią kolejową, a ulicą Hajduka wymagają bezwzględnie opracowania studium krajobrazowego w celu określenia maksymalnej wysokości zabudowy wzdłuż całego obszaru, wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy wzdłuż ulicy Hajduka i Bobreckiej, a także linii kolejowej oraz ścisłego określenia kątów nachylenia dachów, aby uniknąć kakofonii form i bałaganu przestrzennego.</p>	<p>Art. 11</p> <p>1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1KSU ustala się: (...)</p> <p>3) stosunek powierzchni zabudowy do powierzchni działki budowlanej maksymalnie 0,40,</p> <p>4) intensywność zabudowy: minimalna 0,25, maksymalna 0,40,</p> <p>5) minimalny udział powierzchni terenu biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej: 10 %,</p> <p>6) maksymalna wysokość zabudowy 25,0 m, z zastrzeżeniem ustaleń pkt. 7 i ust. 3 pkt 3,</p>	<p>Teren 1KSU</p> <p>Uwaga nie odnosi się do rozwiązań przyjętych w projekcie planu, czyli nie kwestionuje konkretnych jego zapisów, ani też nie wskazuje, jak należałoby je zmienić, lecz odnosi się do materiałów, jakie należałoby opracować przed sporządzeniem projektu planu.</p> <p>Ustalenia planu zawarte w Art. 11 projektu mpzp określają gabaryty budynków, wskaźniki zabudowy oraz zagospodarowania terenu oraz geometrię dachu, kąty nachylenia połaci dachowych oraz kierunek kalenicy. Ponadto w Art. 7 została uregulowana sprawa lokalizacji budynków poprzez określenie nieprzekraczalnych linii zabudowy od ul. Hajduka i od strony zachodniej terenu 1KSU oraz nakazanej linii zabudowy od ulicy Hajduka. Praktycznie plan nie przewiduje lokalizacji nowego budynku w miejscu dwukondygnacyjnego budynku dawnego dworca PKP z tego względu, że jest zabytkiem chronionym ustaleniami planu. Z powyższego powodu ustalenia planu nie dopuszczają zmiany</p>

		<p>7) wysokość budynków usługowych maksymalnie 15 m, 8) maksymalna ilość kondygnacji nadziemnych: 3, 9) dachy budynków symetryczne, dwuspadowe o kącie nachylenia 20° do 45° z kalenicą usytuowaną równoległe do ul. Hajduka, z zastrzeżeniem ustaleń zawartych w art.10. Art.7 W zakresie zasad ochrony ładu przestrzennego ustala się: 1) nakaz lokalizacji budynków zgodnie z określonymi na rysunku planu obowiązującymi i nieprzekraczalnymi liniami zabudowy, (...)</p>		<p>jego gabarytów, kształtu dachu. Plan dopuszcza rozbiórkę jednokondygnacyjnego budynku z jednoczesnym nakazem jego odbudowy w istniejących gabarytach. Ustalenia planu dają jedynie możliwość zrealizowania nowego budynku zgodnie z ustaloną w planie nieprzekraczalną linią zabudowy od ul. Hajduka, który stanowiłby kontynuację istniejącego budynku dawnego dworca PKP. Sprawy odległości zabudowy od istniejącej linii kolejowej regulują przepisy powszechnie obowiązujące, w tym przypadku przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (art.53, 54, 57). W świetle powyższego nie ma uzasadnienia do opracowania studium krajobrazowego dla terenu 1KSU.</p>	
	<p><u>Uwaga 2.4:</u> ze względu na położenie analizowanego obszaru na terenie miasta, jego znaczenie dla obsługi komunikacyjnej, planowanych funkcji publicznych o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym, a także sąsiedztwo obiektu zabytkowego na zamknięciu widokowym, należy określić w planie wymagania dotyczące kształtowania przestrzeni publicznych w sposób zapewniający wprowadzenie ładu przestrzennego.</p>	<p>Art. 4 (...) ust.2 Na obszarze objętym planem nie występują przesłanki do określenia: 1) wymagań dotyczących kształtowania przestrzeni (...) Art.7 W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego ustala się: 1) nakaz lokalizacji budynków zgodnie z określonymi na rysunku planu obowiązującymi i nieprzekraczalnymi liniami zabudowy, 2) zakaz stosowania jako materiałów elewacyjnych listew plastikowych (siding) i blach, za wyjątkiem rozwiązań systemowych ścian</p>	<p>dotyczy całego obszaru omawianego planu</p>	<p>Ustalenia planu w zakresie określenia zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego określa Art.7. Ze względu na planowany na tym obszarze sposób zagospodarowania terenu polegający na braku możliwości realizacji nowych budynków, za wyjątkiem stworzonej możliwości budowy nowego budynku przy budynku nastawni kolejowej, lokalizację na tym terenie placów manewrowych, parkingu, ukształtowanie w zachodniej części terenu zieleni, ustalenia zawarte w Art.7 można uznać się za wystarczające dla ukształtowania ładu przestrzennego. Teren ten nie został wskazany w Studium jako obszar przestrzeni publicznej, o którym mowa w art.10 ust.2 pkt 8 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W związku z tym brak jest podstaw dla określenia w mpzp wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznej, o których mowa w art.15 ust2 pkt 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.</p>	
3	29.04.2014	<p><u>Uwaga 3:</u> Wnosi się o rozważenie możliwości wyznaczenia linii zabudowy dla działki 22/2 w odległości 2 m od istniejącej podziemnej sieci ciepłowniczej magistrali Południe 2 x DN250/400 przebiegającej po tej działce, wzdłuż jej granicy z działką 21/1.</p>	<p>Uwaga dotyczy terenu oznaczonego symbolem 1UC o następującym przeznaczeniu: teren pod budowę obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² i usług.</p>	<p>dz.22/2 obr.34</p>	<p>Treść uwagi nie jest zrozumiała, a jej uwzględnienie niewykonalne. Prawdopodobnie chodzi o działkę o nr 21/2 w obr.24. Ponadto wyznaczenie w mpzp linii zabudowy nie może się wiązać z istnieniem sieci uzbrojenia terenu. Zasadność wprowadzenia w mpzp linii zabudowy określa się na podstawie zagospodarowania terenów sąsiadujących z terenem podlegającym zabudowie. Przestrzeganie prawa powszechnie obowiązującego jaki jest rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie zapewni prawidłową lokalizację projektowanej zabudowy w odniesieniu do stosunku do</p>

Załącznik do uzasadnienia do projektu uchwały

				istniejących sieci uzbrojenia terenu, w tym sieci ciepłowniczej. Zarządca gminnej drogi publicznej decyduje o konieczności zachowania (ustalonej w art. 43 ustawy o drogach publicznych) odległości 6m od zewnętrznej krawędzi jezdni, ewentualnie wyraża zgodę na zmniejszenie tej odległości.
4	<u>Uwaga 4.1:</u> dodanie ograniczenia w zakresie budowy wielopoziomowego parkingu poprzez doprecyzowanie jego typu jako podziemnego,	Art. 11 1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1KSU ustala się: (...) 2) lokalizację obiektów i urządzeń obsługi zbiorowego transportu kołowego: a) placu manewrowego i peronów dla obsługi zbiorowego transportu komunikacji kołowej, b)ogólnodostępnych parkingów, w tym również wielopoziomowych, (...)	Teren 1KSU	Ustalenia planu w Art.11 ustalają możliwość realizacji na terenie 1KSU ogólnodostępnych parkingów, w tym na powierzchni terenu jak i wielopoziomowych. Złożona uwaga dotyczy wprowadzenia do ustaleń planu ograniczenia, które spowoduje, że nie będzie możliwa na terenie 1KSU realizacja parkingu wielopoziomowego, z częścią nadziemną. Ponieważ Gmina nie posiada jeszcze projektu budowlanego dla planowanej realizacji węzła przesiadkowego, wpisanie tego ograniczenia może uniemożliwić zaprojektowanie najbardziej optymalnego rozwiązania dla zagospodarowania tego terenu pod względem funkcjonalności i kosztów realizacji. Można tę uwagę rozważyć przy pracach projektowych i być może wówczas okaże się, że takie rozwiązanie jest najkorzystniejsze i zostanie uwzględniona ale dopiero na etapie wykonania projektu lecz w obecnej sytuacji takie podejście wydaje się nieuzasadnione.
	<u>Uwaga 4.3:</u> obniżenie maksymalnej liczby kondygnacji naziemnych do 1,	Art. 11 1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1 KSU ustala się: (...) 8) maksymalna ilość kondygnacji naziemnych: 3 , (...)	Teren 1KSU	Zgodnie z ustaleniami planu odnoszącymi się do terenu 1 KSU na terenie tym przewiduje się funkcjonowanie budynku dawnego dworca PKP w obecnej formie architektonicznej i gabarytach ze względu na to, iż jako zabytek figurujący w Gminnej Ewidencji Zabytków jest obiektem chronionym ustaleniami planu. Zachodnia część budynku posiada 2 kondygnacje a jego wschodnia część 1 kondygnację. W przypadku gdy budynek dawnego dworca PKP nie zaspokoi potrzeb lokalowych dla prawidłowego funkcjonowania węzła przesiadkowego ustalenia planu przewidują możliwość lokalizacji kolejnego budynku w bezpośrednim sąsiedztwie budynku nastawni kolejowej. W związku z tym maksymalna wysokość kondygnacji została dostosowana do ilości kondygnacji naziemnych budynku nastawni, a więc 3 kondygnacji. W związku z powyższym nie ma podstaw do uwzględnienia uwagi.
	<u>Uwaga:4.4:</u> zwiększenie udziału powierzchni terenu biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej do 15 %,	Art. 11 1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1 KSU ustala się: (...) 5) minimalny udział powierzchni terenu	Teren 1KSU	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z dnia 29 stycznia 2014 r. zaopiniował pozytywnie przedstawiony mu projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie skrzyżowania ulic Hajduka i Bobreckiej wraz z prognozą oddziaływania na

Załącznik do uzasadnienia do projektu uchwały

		biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej: 10%,		<p>środowisko, przy określonym minimalnym udziale powierzchni terenu biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej na poziomie 10%. Nie ustalił warunku wskazującego na konieczności zwiększenia wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Z prognozy oddziaływania na środowisko omawiającej wpływ ustaleń planu na klimat wynika, że ustalone w planie min. wskaźniki powierzchni terenu biologicznie czynnej mogą się okazać niewystarczające, jednak nie oznacza to wymogu ich zwiększenia.</p> <p>Studium jako kierunek działań określiło minimalny udział terenów biologicznie czynnych dla terenu KSU na poziomie 10%. Jednocześnie w swoich ustaleniach umożliwiło przy sporządzaniu projektów mpzp dokonanie indywidualnego podejścia do wskaźników zagospodarowania poszczególnych terenów, w zależności od występujących w danym terenie uwarunkowań faktycznych i prawnych.</p> <p>Z uwagi na to, że wskaźnik ustalony w planie jest zgodny ze wskaźnikiem ustalonym w Studium nie ma podstaw do uwzględnienia uwagi.</p>
	<u>Uwaga 4.5:</u> wprowadzenie zapisów wymuszających na właścicielu i zarządzającym działkami w obrębie obszaru budowę chodników i organizację ruchu umożliwiającą bezkolizyjne poruszanie się pieszych oraz samochodów, w szczególności transportu zbiorowego,		Teren 1KSU	Zgłoszony problem dotyczy problematyki, która nie może być regulowana ustaleniami planu. Ponadto ustalenia projektu planu określają teren o symbolu 1 KSU jako teren zabudowy związanej z obsługą publicznego transportu zbiorowego komunikacji kołowej i zabudowy usługowej. W pojęciu tym mieści się zarówno budowa chodników jak i inne budowle umożliwiające sprawne funkcjonowanie węzła przesiadkowego.
	<u>Uwaga 4.6:</u> zmniejszenie wskaźnika wielkości obiektów małej architektury z 3 do 2 m,	<p style="text-align: center;">Art.11</p> <p>1. Dla terenu oznaczonego na rysunku symbolem 1KSU ustala się: (...) 3) obiektów małej architektury, o maksymalnej wysokości 3,0 m, (...)</p>	Teren 1KSU	W myśl definicji zawartej w Art. 3 pkt 6) ustawy prawo budowlane do obiektów małej architektury zalicza się niewielkie obiekty, a w szczególności: kapliczki, krzyże przydrożne, figury, posągi, wodotryski i inne obiekty architektury ogrodowej, piaskownice, huśtawki, drabinki, śmietniki. Płoty, o których pisał składający uwagę, nie stanowią obiektów małej architektury, dlatego też nie można mówić w tym przypadku o sprzeczności z dotychczasowym łaodem architektonicznym.
	<u>Uwaga 4.7:</u> zmianę wymaganych parametrów technicznych dotyczących dachów budynków, tj.: wykreślenie wymagań dotyczących charakteru symetrycznego, dwuspadowych o kącie nachylenia 20° do 45° .	<p style="text-align: center;">Art. 11</p> <p>1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1 KSU ustala się: (...) 9) dachy budynków symetryczne, dwuspadowe o kącie nachylenia 20° do 45° z kalenicą usytuowaną równoległe do ul. Hajduka, z zastrzeżeniem ustaleń zawartych w Art. 10,</p>	Teren 1KSU	<p>Ustalenie w planie geometrii dachu jest obowiązkowe, dlatego nie można wykreślić tych zapisów.</p> <p>Ustalenia zawarte w projekcie planu umożliwiają zachowanie porządku architektonicznego w odniesieniu do istniejącego budynku dworca PKP.</p>

Załącznik do uzasadnienia do projektu uchwały

<p><u>Uwaga 4.8:</u> zmniejszenie maksymalnej wysokości zabudowy z 25m do 20 m i wysokości budynków handlowo-usługowych do 12 m,</p>	<p>Art. 12 1.Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się: (...) 2) maksymalną wysokość zabudowy mierzoną od poziomu rzędnej terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 2KDL - 25,0 m, z zastrzeżeniem ustaleń pkt. 3 i 4, 3) maksymalna wysokość budynku handlowo – usługowego mierzona od poziomu rzędnej chodnika przy ul. Wojciecha Korfantego – 15 m, (...)</p>	<p>Teren 1UC</p>	<p>Zgodnie z art. 46 ust.1 ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nie może ustanawiać zakazów, a przyjmowane w nim rozwiązania nie mogą uniemożliwiać lokalizowania inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, jeżeli taka inwestycja jest zgodna z przepisami odrębnymi. Według dotychczasowego stanowiska Prezesa UKE ograniczenia wysokości dla telekomunikacyjnych obiektów budowlanych (maszty, wieże) nie mogą być wskazane w planach miejscowych. Brak jest bowiem przepisów szczególnych, które wprowadzałyby ograniczenia w tym zakresie. Urządzenia łączności publicznej, w tym wysokość masztów stacji bazowych telefonii komórkowej, określa się na etapie przygotowania inwestycji. W związku z tym, aby nie uniemożliwić lokalizowania celu publicznego z zakresu łączności publicznej w ustaleniach planu ustalono wysokość zabudowy na poziomie 25 m, co powinno być wystarczające dla tego rodzaju inwestycji. Maksymalna wysokość budynków ustalona jest na poziomie 15 m, licząc od ul. Korfantego. Dostosowana jest do wysokości budynków usytuowanych w ciągu tej drogi. W związku z powyższym nie ma uzasadnienia do uwzględnienia uwagi.</p>
<p><u>Uwaga 4.9:</u> zmniejszenie wskaźnika wielkości obiektów małej architektury z 3 do 2 m,</p>	<p>Art. 12 1.Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się: (...) 4) obiekty małej architektury o maksymalnej wysokości 3,0 m, (...)</p>	<p>Teren 1UC</p>	<p>Opis i uzasadnienie, jak w uwadze nr 4.6.</p>
<p><u>Uwaga 4.10:</u> zwiększenie udziału powierzchni terenu biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej do 5%,</p>	<p>Art. 12 1.Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się: (...) 8) minimalny udział powierzchni terenu biologicznie czynnej w powierzchni działki budowlanej: 2 %, (...)</p>		<p>Opis i uzasadnienie, jak w uwadze nr 2.2.</p>
<p><u>Uwaga 4.11:</u> zwiększenie wskaźnika stałych miejsc parkingowych dla samochodów osobowych według wskaźnika: minimum 3 miejsc postojowych na 100 m²</p>	<p>Art. 12 1.Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się: (...)</p>	<p>Teren 1UC</p>	<p>Określenie wskaźnika minimalnego miejsc postojowych działła w dwojaki sposób: 1. wymusza zrealizowanie odpowiedniej ilości miejsc</p>

<p>powierzchni sprzedaży lub powierzchni usług pomniejszonej o powierzchnię magazynową i pomieszczeń administracyjno-socjalnych,</p>	<p>10) zapewnienie, na terenie 1UC, stałych miejsc postojowych dla samochodów osobowych według wskaźnika: minimum 1,5 miejsca postojowego na 100 m² powierzchni sprzedaży lub powierzchni usług pomniejszonej o powierzchnię magazynową i pomieszczeń administracyjno – socjalnych, (...)</p>		<p>parkingowych stosownie do planowanej powierzchni sprzedaży lub powierzchni usług pomniejszonej o powierzchnię magazynową i pomieszczeń administracyjno-socjalnych czyli im większa powierzchnia sprzedaży tym większa ilość miejsc postojowych,</p> <p>2. chęć zrealizowanie mniejszej ilości miejsc postojowych wymusza konieczność zaplanowania mniejszej powierzchni sprzedaży.</p> <p>Dlatego też uzależnienie wskaźnika miejsc postojowych od powierzchni sprzedaży wymusza na inwestorze racjonalne planowanie inwestycji.</p> <p>Biorąc pod uwagę, że przepustowość układu komunikacyjnego na obszarze, na którym planuje się lokalizację galerii handlowej według dokonanych w kwietniu 2014 r. badań ruchu jest przekroczone, dołożenie do tej sytuacji ruchowej ruchu pochodzącego od planowanej galerii handlowej zwiększy dodatkowo utrudnienia komunikacyjne w tym rejonie miasta. W tej sytuacji przy ustalaniu wskaźnika miejsc postojowych należy również brać pod uwagę sytuację komunikacyjną. W sytuacji lokalizowania galerii handlowej w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta należy również założyć, że znaczna część jej klientów będzie z niej korzystać przy okazji bytności w mieście w innym celu (praca, nauka, potrzeby wynikające z korzystania z usług bankowych i innych instytucji). W związku z tym biorąc pod uwagę wyniki dokonanych badań ruchu nie jest możliwe dokonanie dwukrotnego zwiększenia liczby miejsc postojowych, tak jak to proponuje składający uwagę.</p>
<p><u>Uwaga 4.12:</u> wykluczenie dopuszczenia lokalizacji zjazdu służącego wyłącznie realizacji zaopatrzenia i dostaw do budynku handlowo-usługowego na drogę oznaczoną w Planie symbolem 1 KDL.</p>	<p>Art. 12 1.Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się: (...) 12) Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 dopuszcza się lokalizację zjazdu, służącego wyłącznie realizacji zaopatrzenia i dostaw do budynku handlowo – usługowego, na drogę oznaczoną na rysunku planu symbolem 1KDL.</p>	<p>Teren 1UC</p>	<p>Takie rozwiązanie dostaw do galerii handlowej uzgodnił zarządzający drogą publiczną. Biorąc pod uwagę, że kompetencje do określania zjazdu z drogi publicznej posiada zarządca tej drogi ustalenia planu nie mogą wykluczać takiej możliwości.</p>
<p><u>Uwaga 4.13:</u> zmniejszenie wskaźnika wielkości reklam z 25 m² do 10 m² oraz wykorzystania elewacji budynku z 30% do 15%,</p>	<p>Art. 8 Dla całego obszaru planu ustala się następujące zasady sytuowania reklam: (..) 2) w zakresie reklam lokalizowanych na budynkach: (....) c) położonych na terenie 1UC dopuszcza się</p>	<p>Teren 1UC</p>	<p>Biorąc pod uwagę parametry określające gabaryty planowanej zabudowy oraz pełnioną przez nią funkcję określone w projekcie planu wielkości reklam nie wydają się za duże.</p>

		<p>umieszczanie reklam o powierzchni nie większej niż 25 m². (....) d) zasady sytuowania reklam: (.....) - wielkość, kształt, kolorystyka i lokalizacja reklamy na elewacji musi być dostosowana i wkomponowana w architektoniczny wystrój elewacji budynku, taki jak: podziały, detale, przy czym wykorzystanie elewacji budynku pod powierzchnie reklamowe nie może przekroczyć 15%, na terenie 1UC-30%.</p>		
	<p><u>Uwaga 4.14:</u> wskazanie w Planie, w jaki sposób zostanie zorganizowany wyjazdowy ruch samochodowy z budynku handlowo-usługowego.</p>	<p>Art. 12 1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1UC ustala się: (...) 11) Bezpośrednią dostępność komunikacyjną terenu 1UC zapewnia się wyłącznie z drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem 2KDL.</p>	<p>Teren 1UC</p>	<p>Zgodnie z zapisem art 12 ust.1 ustaleń planu bezpośrednią dostępność komunikacyjną terenu 1UC zapewnia się wyłącznie z drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem 2KDL, co oznacza, że ruch wyjazdowy z budynku handlowo-usługowego będzie się odbywał na drogę o symbolu 2KDL. Natomiast organizacja ruchu jest domeną zarządcy drogi i nie może być przedmiotem ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.</p>