



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

Kielce, dnia 28 sierpnia 2013 r.

Poz. 3071

UCHWAŁA NR XLIX/857/2013 RADY MIASTA KIELCE

z dnia 25 lipca 2013 r.

w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.3 Czarnowska, Żelazna - PKS” na obszarze miasta Kielce

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594) i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, z późn. zm.¹⁾), po stwierdzeniu zgodności miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.3 Czarnowska, Żelazna PKS” na obszarze miasta Kielce ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kielce uchwalonego uchwałą Nr 580/2000 r. Rady Miejskiej w Kielcach z dnia 26 października 2000 r. z późn. zm.²⁾ uchwała się, co następuje:

Rozdział 1.

Przepisy wprowadzające

§ 1. Uchwała się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „**Kielce Śródmieście – Obszar I.1.3 Czarnowska, Żelazna - PKS**” na obszarze miasta Kielce, w granicach określonych w § 2 i załączniku nr 1 do uchwały, zwany dalej „planem”.

§ 2. 1. Plan obejmuje obszar położony w Kielcach, ograniczony od południa ulicą Czarnowską, od zachodu ulicą Przemysława Gosiewskiego (dawna ul. Żelazna), od północy ulicą

1 Maja, od wschodu rondem Gustawa Herlinga-Grudzińskiego.

2. Załącznikami do uchwały są:

- 1) rysunek planu, składający się z planszy podstawowej – część nr 1 i planszy infrastruktury technicznej – część nr 2 - **załącznik nr 1**,
- 2) rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce na temat sposobu rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu planu wyłożonego do publicznego wglądu - **załącznik nr 2**,

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w: Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i poz. 1445 oraz z 2013 r. poz. 21 i poz. 405.

²⁾ Zmiany Studium zostały dokonane uchwałami Rady Miejskiej w Kielcach: zmiana Nr 1 wprowadzona uchwałą Nr XXXIV/674/2004 z dnia 9 grudnia 2004 r., zmiana Nr 3 wprowadzona uchwałą Nr VIII/162/2007 z dnia 26 kwietnia 2007 r., zmiana Nr 5 wprowadzona uchwałą Nr XXIV/539/2008 z dnia 29 maja 2008 r., zmiana Nr 4 wprowadzona uchwałą Nr XXVIII/648/2008 z dnia 3 października 2008 r., zmiana Nr 6 wprowadzona uchwałą Nr XL/986/2009 z dnia 17 września 2009 r., zmiana Nr 8 wprowadzona uchwałą Nr XL/987/2009 z dnia 17 września 2009 r., zmiana Nr 9 wprowadzona uchwałą Nr XLI/1017/2009 z dnia 19 października 2009 r. oraz uchwałami Rady Miasta Kielce: zmiana Nr 2 wprowadzona uchwałą Nr LIII/1285/2010 z dnia 9 września 2010 r. i zmiana Nr 7 wprowadzona uchwałą Nr X/233/2011 z dnia 19 maja 2011 r.

- 3) rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce dotyczące sposobu realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasad ich finansowania zgodnie z przepisami o finansach publicznych - **załącznik nr 3**.

§ 3. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

- 1) **dachu płaskim**– należy przez to rozumieć stropodach i dach jedno lub wielospadowy o kącie nachylenia połaci do 11 ° (20%) włącznie,
- 2) **dachu stromym**– należy przez to rozumieć dach wielospadowy o nachyleniu połaci powyżej 11 ° (20%) i do 45 ° (100%),
- 3) **dominancie urbanistycznej**– należy przez to rozumieć budynek, który z uwagi na swoją wielkość (wysokość) dominuje w krajobrazie miasta,
- 4) **elewacji (ścianie) frontowej**– należy przez to rozumieć elewację (ścianę) z otworami okiennymi i drzwiowymi, usytuowaną w strefie zabudowy frontowej,
- 5) **liniach rozgraniczających**– należy przez to rozumieć linie wyznaczone na rysunku planu i wydzielające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania,
- 6) **modernizacji systemów komunikacji i infrastruktury**– należy przez to rozumieć, w ramach istniejących systemów, wykonywanie robót budowlanych polegających na wprowadzeniu nowych rozwiązań technicznych i materiałowych oraz zmianie charakterystycznych parametrów w zakresie nie wymagającym zmiany granic pasa drogowego,
- 7) **nakazie zagospodarowania jedną inwestycją** – należy przez to rozumieć obowiązek opracowania projektu budowlanego w granicach określonych w ustaleniach szczegółowych,
- 8) **nieprzekraczalnej linii zabudowy**– należy przez to rozumieć linię wyznaczoną na rysunku planu i opisaną w tekście, określającą dopuszczalne zbliżenie elewacji frontowej budynku do linii rozgraniczających z ulicami publicznymi, publicznymi ciągami pieszo-jezdnymi, publicznym ciągiem pieszym oraz terenami parkingów za wyjątkiem wysuniętych poza ten obrys schodów, otwartych tarasów oraz balkonów, przy czym elementy te nie mogą pomniejszać tej odległości o więcej niż 1,5m,
- 9) **nośnikach reklamowych**– należy przez to rozumieć obiekt służący umieszczeniu reklamy, w jakiegokolwiek materialnej formie wraz z elementami konstrukcyjnymi, za wyjątkiem tablicy informacyjnej i szyldu,
- 10) **obowiązującej linii zabudowy**– należy przez to rozumieć linię wyznaczoną na rysunku planu i opisaną w tekście, określającą usytuowanie elewacji frontowej budynku, bez wysuniętych poza ten obrys schodów, okapów, otwartych tarasów, balkonów oraz elementów konstrukcji budynku dworca autobusowego na terenie **UKZ1**z możliwością cofnięcia fragmentów elewacji o łącznej długości do 20% długości całej elewacji, w głąb terenu o nie więcej niż 3.0 m,
- 11) **pierzei**–należy przez to rozumieć ciąg elewacji frontowych budynków usytuowanych w jednym szeregu wzdłuż jednej linii zabudowy (z dopuszczeniem lokalizowania budynków bezpośrednio przy granicy sąsiedniej działki budowlanej), zamykający jedną stronę publicznej ulicy, publicznego ciągu pieszo – jezdnego, publicznego ciągu pieszego,
- 12) **pierzei zwartej**-należy przez to rozumieć ciąg elewacji frontowych budynków usytuowanych w jednym szeregu wzdłuż jednej linii zabudowy i w sposób zwarty (ściany szczytowe zlokalizowane przy granicy z sąsiednią działką), zamykający jedną stronę publicznej ulicy, publicznego ciągu pieszo – jezdnego, publicznego ciągu pieszego,
- 13) **planie**– należy przez to rozumieć niniejszą Uchwałę Rady Miasta Kielce wraz z rysunkiem planu stanowiącym załącznik nr 1 do tej uchwały,
- 14) **powierzchni zabudowy**– należy przez to rozumieć powierzchnię zabudowy według PN ISO 9836:1997, tj. „powierzchnię terenu zajęta przez budynek w stanie wykończonym, która jest wyznaczona przez rzut pionowy zewnętrznych krawędzi budynku (budynków) na powierzchnię terenu; do powierzchni zabudowy nie wlicza się powierzchni obiektów budowlanych ani ich części nie wystających ponad powierzchnię terenu, powierzchni elementów drugorzędnych, np. schodów zewnętrznych, ramp zewnętrznych, daszków, markiz, występów dachowych, oświetlenia zewnętrznego oraz powierzchni zajmowanej przez wydzielone obiekty pomocnicze (np. szklarnie, altany, szopy)”,

- 15) **przestrzeni publicznej**– należy przez to rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne; wyznaczona w planie jako strefy przestrzeni ogólnodostępnej w terenach: **UKZI i UCI**,
- 16) **przeznaczeniu podstawowym**– należy przez to rozumieć przeznaczenie, którego realizacja jest obowiązkowa,
- 17) **przeznaczeniu dopuszczalnym**– należy przez to rozumieć przeznaczenie uzupełniające, wzbogacające przeznaczenie podstawowe terenu, którego realizacja jest nieobowiązkowa,
- 18) **przyłączy**– należy przez to rozumieć odcinek rurociągu lub przewodu
(z którego korzysta jeden lub kilku użytkowników) łączących sieć infrastruktury technicznej z przyłączanym obiektem lub obiektami,
- 19) **pyłonie reklamowym**– należy przez to rozumieć nośnik reklamowy w formie pionowego, wolnostojącego słupa,
- 20) **rysunku planu**– należy przez to rozumieć załącznik nr 1 do niniejszej uchwały, składający się z dwóch części:
 - a) część nr 1 – plansza podstawowa w skali 1: 1000,
 - b) część nr 2 – plansza infrastruktury technicznej w skali 1: 1000,
- 21) **sieci infrastruktury technicznej**– należy przez to rozumieć będące w eksploatacji zarządców rurociągi i przewody rozdzielcze oraz związane z nimi obiekty i urządzenia techniczne, do których możliwość przyłączenia, na określonych warunkach, zagwarantowana jest przepisami powszechnie obowiązującymi lub przepisami miejscowymi,
- 22) **strefie przestrzeni ogólnodostępnej**– należy przez to rozumieć przestrzeń otwartą, z nie limitowanym fizycznie dostępem tj. nie wydzieloną ogrodzeniami, murami, ukształtowanymi liniowo zwartymi żywopłotami itp. fizycznymi barierami uniemożliwiającymi pieszą penetrację, wyznaczoną w planie jako część terenu **UKZI** i terenu **UCI**,
- 23) **strefie zabudowy frontowej**– należy przez to rozumieć pas terenu o szerokości 15.0m mierzony od linii zabudowy (nieprzekraczalnych i obowiązujących) w głąb terenu, od strony ulic publicznych, publicznych ciągów pieszo-jezdnych, publicznego ciągu pieszego, parkingów oraz innych terenów publicznych,
- 24) **subdominancie urbanistycznej**– należy przez to rozumieć budynek wyróżniający się przestrzennie, o mocnym oddziaływaniu wizualnym, tworzący podbudowę zlokalizowanej w jego pobliżu dominanty urbanistycznej,
- 25) **szyldzie**– należy przez to rozumieć tablicę, wywieszkę lub znak graficzny (literniczy) zlokalizowany na budynku lub ogrodzeniu, w miejscu wykonywania działalności gospodarczej, który w treści może zawierać wyłącznie: oznaczenie jednostki organizacyjnej lub przedsiębiorcy, rodzaj wykonywanej działalności, miejsce oraz czas wykonywania działalności,
- 26) **tablicy informacyjnej**– należy przez to rozumieć element systemu informacji miejskiej (w tym tablice porządkowe), tablice z nazwą ulicy, numery posesji, tablice informacji przyrodniczej i turystycznej, tablice z oznaczeniem przyłączy infrastruktury technicznej oraz element systemu informacji dotyczący funkcjonowania dworca autobusowego,
- 27) **teren**– należy przez to rozumieć teren o określonym przeznaczeniu, wyznaczony na rysunku planu liniami rozgraniczającymi i kolorem oraz oznaczony w tekście i na rysunku planu symbolem literowo – cyfrowym,
- 28) **teren inwestycji**– należy przez to rozumieć teren będący przedmiotem wniosku o pozwolenie na budowę,
- 29) **usługach ogólnomiejskich metropolitalnych**– należy przez to rozumieć usługi charakterystyczne dla centrum miasta, takie jak: administracyjne i zarządzania, nauki i oświaty, finansowe, ubezpieczeniowe, biznesowe, biurowe, gastronomiczne, sportu, rekreacji, rozrywkowe, kultury, kultu religijnego, obsługi turystycznej, artystyczne, wystawiennicze, hotelarskie, wydawnicze, medialne, zdrowia, handel detaliczny oraz usługi drobnego rzemiosła,

- 30) **usługach drobnego rzemiosła** – należy przez to rozumieć usługi rzemieślnicze w zakresie: bieliźniarstwa, cukiernictwa, fryzjerstwa, grawerstwa, hafciarstwa, introligatorstwa, jubilerstwa, kaletnictwa, czapkarstwa i kapelusznictwa, koronkarstwa, krawiectwa, kuśnierstwa, koszykarstwa, kwaciarstwa, lodziarstwa, lutnictwa, pamiątkarstwa, pantoflarstwa, perukarstwa, ramiarstwa, snycerstwa, szewstwa, szklarstwa, tkactwa, wikliniarstwa, zabawkarstwa, zegarmistrzostwa, złotnictwa, innego rzemiosła artystycznego oraz podobne o charakterze konserwacyjno-naprawczym urządzeń ogólnego przeznaczenia – za wyjątkiem: bednarstwa, blacharstwa, brązownictwa, drukarstwa, dziewiarstwa, farbiarstwa, lakiernictwa, ludwisarstwa, kamieniarstwa, kowalstwa, masarstwa, produkcji meblarstwa, młynarstwa, mechaniki, nagrobkarstwa, piekarnictwa, stolarstwa, ślusarstwa, tapicerstwa, wędliniarstwa,
- 31) **wielkopowierzchniowym obiekcie handlowym o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²** – należy przez to rozumieć obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² wraz z integralnie z nim związanymi funkcjami administracyjno – biurowymi, gastronomii, sportowo- rekreacyjnymi, ekspozycyjnymi i magazynowymi oraz obiektami i urządzeniami towarzyszącymi takimi jak: parkingi i garaże,
- 32) **wskaźniku powierzchni zabudowy** – należy przez to rozumieć stosunek powierzchni zabudowy do powierzchni terenu inwestycji.

§ 4. 1. Następujące oznaczenia, przedstawione na rysunku planu, są **ustaleniami obowiązującymi**:

- 1) granica obszaru objętego planem,
- 2) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania,
- 3) nieprzekraczalne linie zabudowy,
- 4) obowiązujące linie zabudowy,
- 5) strefy przestrzeni ogólnodostępnej,
- 6) strefy ekspozycji widokowej na kościół p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego z publicznych ulic,
- 7) strefa dopuszczalnej lokalizacji funkcji mieszkaniowej w terenie U/M2,
- 8) strefa A, o ustalonej wysokości budynków,
- 9) strefa B, o ustalonej wysokości budynków,
- 10) budynki i tymczasowe obiekty budowlane do rozbiórki,
- 11) symbole literowo-cyfrowe identyfikujące tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania.

2. Pozostałe oznaczenia występujące na rysunku planu – część nr 1, nie wymienione w ust.1 są **informacjami dodatkowymi**.

3. Rysunek planu część nr 2 – plansza infrastruktury technicznej, ustalający zasady uzbrojenia terenu, **obowiązuje w zakresie ideowego układu sieci infrastruktury technicznej**.

4. „Prognoza oddziaływania na środowisko” oraz „Prognoza skutków finansowych uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego” stanowią materiały planistyczne nie będące przedmiotem niniejszej uchwały.

Rozdział 2. **Ustalenia ogólne**

§ 5. Na rysunku planu wyznaczono następujące granice terenów o różnym przeznaczeniu terenu lub różnych zasadach zagospodarowania, wydzielone za pomocą linii rozgraniczających i oznaczone symbolami literowo - cyfrowymi :

- 1) U/M1÷2 – tereny usług ogólnomiejskich metropolitalnych, zabudowy mieszkaniowej,
- 2) U1÷2 – tereny usług ogólnomiejskich metropolitalnych,
- 3) UC1 – teren wielkopowierzchniowego obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²,
- 4) UK1 – teren usług kultu religijnego,
- 5) UKZ1 – teren usług komunikacji zbiorowej samochodowej – dworzec autobusowy,

- 6) **KP1÷2** – tereny parkingów,
- 7) **KDG1÷2** - tereny ulic publicznych klasy G – głównej,
- 8) **KDZ1** - teren ulicy publicznej klasy Z – zbiorczej,
- 9) **KDL1** - teren ulicy publicznej klasy L – lokalnej,
- 10) **KDD1÷2** - tereny ulic publicznych klasy D –dojazdowej,
- 11) **KDPJ1÷3** - tereny publicznych ciągów pieszo-jezdných,
- 12) **KDP1** - teren publicznego ciągu pieszego.

§ 6. W zakresie zasad ochrony i kształtowania ład przestrzennego ustala się:

- 1) cechy elementów zagospodarowania przestrzennego, które wymagają ochrony:
 - a) kompozycja przestrzenna utworzona z budynku neogotyckiego kościoła p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego (dominanta) oraz budynku dworca autobusowego (subdominanta),
 - b) sylweta budynku dworca autobusowego – kopuła z charakterystycznymi świetlikami i zadaszenia (wiaty) nad stanowiskami przystankowymi,
 - c) strefa ekspozycji widokowej na kościół p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego z publicznych ulic, orientacyjnie wyznaczona na rysunku planu,
- 2) cechy elementów zagospodarowania przestrzennego, które wymagają ukształtowania:
 - a) pierzeje ulicy Składowej,
 - b) pierzeja ulicy Czarnowskiej,
- 3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenów:
 - a) nakaz zachowania sylwetki istniejącego budynku dworca autobusowego, jako budynku będącego symbolem powojennej zabudowy miasta, który w powiązaniu z sylwetą neogotyckiego kościoła p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego (początek XX wieku) tworzy niepowtarzalny zespół urbanistyczny (dominanta z subdominantą) będący wyróżnikiem panoramy współczesnych Kielc,
 - b) nakaz zachowania głównych ekspozycji widokowych na kościół p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego z alei IX Wieków Kielc i ulicy 1 Maja, orientacyjnie wyznaczonych w planie jako strefa ekspozycji widokowej na kościół p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego z publicznych ulic, poprzez ograniczenia wysokości planowanej zabudowy w terenach **UC1** i **UK1** oraz zakaz nasadzeń zieleni wysokiej w terenie **KP1**,
 - c) nakaz kształtowania pierzei ulicy Składowej, zgodnie z ustaleniami planu dotyczącymi obowiązującej linii zabudowy i sposobu realizacji pierzei zwartej wzdłuż ulicy publicznej,
 - d) zakaz lokalizowania tymczasowych obiektów budowlanych, za wyjątkiem wiat przystankowych dla budynku dworca autobusowego oraz z zastrzeżeniem § 24 ust. 2 pkt. 3 lit. b oraz § 25 ust. 2 pkt. 3 lit. b,
 - e) zakaz lokalizacji w strefie zabudowy frontowej budynków parterowych (nie dotyczy budowy obiektów związanych obsługą i diagnostyką taboru samochodowego w terenie **UKZ1**, tymczasowych obiektów budowlanych w terenie **KP1** i **KP2** oraz budynków parterowych w terenie **UC1**), budynków gospodarczych, budynków garażowych,
 - f) zakaz instalowania nośników reklamowych, za wyjątkiem terenu **UC1**, na którym dopuszcza się lokalizację:
 - jednego pylonu reklamowego o wysokości do 10.0 m i maksymalnym wymiarze w rzucie poziomym 3.0 m,
 - nośników reklamowych na elewacji budynku o powierzchni nie większej niż 25% powierzchni poszczególnych elewacji,
 - g) zakaz stosowania ogrodzeń wykonanych z prefabrykowanych elementów betonowych i z tworzyw sztucznych,

- h) dopuszcza się instalowanie tablic informacyjnych,
- i) dopuszcza się instalowanie szyldów na elewacjach frontowych w parterze budynków, z zastrzeżeniem **lit. j**,
- j) w obrębie pierzei ulicy Składowej dopuszcza się instalowanie szyldów na elewacjach frontowych w parterze budynków, przy zachowaniu maksymalnego wysięgu od elewacji frontowej budynku nie więcej niż 0.5 m,
- k) istniejące budynki i obiekty tymczasowe w pasach drogowych oraz w terenach **KP2** i **UC1** – do rozbiórki, zgodnie z rysunkiem planu.

§ 7. W zakresie zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego ustala się:

- 1) w granicach obszaru objętego planem nie ma ustanowionych form ochrony przyrody,
- 2) dopuszczalny poziom hałasu w środowisku, zgodnie z przepisami odrębnymi dla terenów oznaczonych na rysunku planu symbolami: **U/M1÷2**, **U1÷2**, **UC1**, **UK1**, **UKZ1**, jak dla terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców,
- 3) gospodarka odpadami zgodnie z Planem gospodarki odpadami uchwalonym uchwałą Rady Miejskiej w Kielcach,
- 4) w zakresie ochrony przed polem elektromagnetycznym związanym z obiektami elektroenergetycznymi i telekomunikacyjnymi obowiązują zasady dotyczące budowy i lokalizacji urządzeń i sieci infrastruktury elektroenergetyki i telekomunikacji określone w przepisach odrębnych.

§ 8. W zakresie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej ustala się obowiązki ochrony:

- 1) wskazanego na rysunku planu – kościoła p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego, wpisanego do rejestru zabytków pod nr 876,
- 2) istniejącego budynku dworca autobusowego PKS (wpisanego do gminnej ewidencji zabytków dnia 23.08.2011 r. pod nr 768/656), poprzez zakaz jego rozbiórki i ustalenie szczegółowych zasad jego remontu, przebudowy i rozbudowy, zgodnie z **§ 23**, w ramach terenu **UKZ1** oraz poprzez:
 - a) zachowanie formy architektonicznej budynku dworca autobusowego i powiązanego z nią układu komunikacyjnego,
 - b) zachowanie przeznaczenia obiektu – usługi komunikacji zbiorowej samochodowej - dworzec autobusowy, jako podstawowego,
 - c) zachowanie południowego przedpola budynku dworca autobusowego jako strefy przestrzeni ogólnodostępnej, zgodnie z rysunkiem planu, zagospodarowanej obiektami małej architektury, elementami użytkowymi i zielenią urządzoną niską, zgodnie z **§ 11**.

§ 9. W zakresie granic i sposobów zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, ustalonych na podstawie przepisów odrębnych:

- 1) obszar objęty planem położony jest w Rejonie Eksploatacji Wód Podziemnych RE Kielce – podrejon „B”, stanowiącym obszar zasilania Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) Nr 417 Kielce (prawie cały obszar objęty planem znajduje się w obszarze zwykłej ochrony wód podziemnych OZO, a jego niewielka część w obszarze najwyższej ochrony wód podziemnych ONO – zgodnie z rysunkiem planu); dla ONO należy stosować zakazy, nakazy i sposoby użytkowania terenu zawarte w „Dokumentacji hydrogeologicznej rejonu eksploatacji wód podziemnych RE Kielce”, dla OZO należy stosować zakazy, nakazy i zalecenia wynikające z obecnie obowiązujących aktów prawnych,
- 2) ustala się obowiązek pokrycia zasięgiem sygnałów dźwiękowych syren alarmowych działających w miejskim Systemie Wykrywania i Alarmowania,
- 3) na obszarze objętym granicami opracowania niniejszego planu nie występują:
 - a) obszary szczególnego zagrożenia powodzią,
 - b) tereny górnicze,
 - c) tereny zagrożone osuwaniem się mas ziemnych.

§ 10. Ustalenia dotyczące parametrów i wskaźników kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu zawarte zostały w **Rozdziale 3** zawierającym szczegółowe ustalenia dla poszczególnych terenów wyznaczonych liniami rozgraniczającymi.

§ 11. W zakresie wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych obowiązuje nakaz realizacji określonych planem przestrzeni publicznych, dla których ustala się:

- 1) zasady umieszczania obiektów małej architektury i elementów użytkowych:
 - a) obiekty małej architektury dopuszczone ustaleniami szczegółowymi, w poszczególnych terenach wyznaczonych liniami rozgraniczającymi należy harmonizować z charakterem miejsca (poprzez starannie dobrany materiał, właściwe proporcje i regularną formę),
 - b) nakaz ujednolicenia na jednym terenie charakteru i formy elementów użytkowych takich jak: ławki, latarnie, tablice informacyjne, kosze na śmieci, stojaki rowerowe, itp.,
- 2) zasady umieszczania nośników reklamowych, tablic informacyjnych i szyldów: zgodnie z **§ 6 pkt. 3 lit. f, h, i, j**,
- 3) zasady umieszczania tymczasowych obiektów usługowo – handlowych: zakaz lokalizowania tymczasowych obiektów usługowo-handlowych,
- 4) zasady umieszczania urządzeń technicznych i zieleni:
 - a) zakaz lokalizacji urządzeń technicznych w sposób utrudniający użytkowanie terenu oraz wpływający negatywnie na estetykę otoczenia,
 - b) zakaz lokalizacji stacji transformatorowych,
 - c) nakaz lokalizacji zieleni urządzonej niskiej w powiązaniu z obiektami małej architektury i elementami użytkowymi.

§ 12. 1. W zakresie szczegółowych zasad i warunków scalenia i podziału nieruchomości ustala się następujące zasady wydzielania nowych działek:

- 1) minimalna powierzchnia działki:
 - a) 200 m² w terenach **U/M1÷2, U1÷2, UK1 i KP1÷2**,
 - b) 1000 m² w terenach **UC1, UKZ1**,
- 2) minimalna szerokość frontu działki:
 - a) 10.0 m w terenach **U/M1÷2, U1÷2, UK1 i KP1÷2**,
 - b) 15.0 m w terenach **UC1, UKZ1**,
- 3) w przypadku nowo wydzielanych działek kąt położenia granic działek ustala się w zakresie 45° - 135° w stosunku do pasa drogowego,
- 4) ustalenia, o których mowa w **pkt. 1, 2, 3** nie obowiązują w przypadku:
 - a) dokonywania podziałów pod ulice, drogi wewnętrzne, place, obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej oraz podziałów mających na celu powiększenie działek macierzystych i uregulowanie spraw własnościowych związanych z istniejącą zabudową,
 - b) podziałów istniejących działek zgodnie z liniami rozgraniczającymi tereny,
- 5) każda nowo wydzielana działka musi mieć zapewniony dostęp do drogi publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych.

2. Na obszarze objętym granicami planu nie wyznacza się terenów wymagających przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości w rozumieniu przepisów ustawy o gospodarce nieruchomościami.

§ 13. W zakresie szczegółowych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczania w ich użytkowaniu, ustala się następujące zakazy:

- 1) lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz ulic publicznych klasy G – główne, w terenach **KDG1÷2**,

- 2) lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem:
- a) inwestycji celu publicznego z zakresu: dróg, sieci infrastruktury technicznej i łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych
 - b) garaży, parkingów samochodowych lub zespołów parkingów, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą o powierzchni nie mniejszej niż 0,5 ha,
 - c) obiektów i urządzeń związanych z obsługą i diagnostyką taboru samochodowego w terenie **UKZ1**,
- 3) zgodne z pozostałymi ustaleniami ogólnymi oraz ustaleniami szczegółowymi dla poszczególnych terenów.

§ 14. 1. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji ustala się:

- 1) układ komunikacyjny, który stanowią oznaczone na rysunku planu publiczne: ulice, ciągi pieszo-jezdne i ciągi piesze, wymaga budowy i rozbudowy do parametrów określonych w ustaleniach szczegółowych niniejszej uchwały,
- 2) warunki powiązań układu komunikacyjnego z układem zewnętrznym, poprzez:
- a) ulice podstawowego układu komunikacyjnego miasta, które przebiegają w obszarze planu, są to:
 - istniejąca ulica Przemysława Gosiewskiego (dawna ulica Żelazna)- **KDG1** w ciągu drogi wojewódzkiej (nr 762) oraz jej skrzyżowanie z ulicą 1 Maja (ulica powiatowa),
 - istniejąca ulica Czarnowska, której fragment oznaczony jest w planie symbolem **KDZ1**,
 - istniejąca ulica 1 Maja (**KDG2**), w granicach planu odcinek łączący ulicę **KDG1** ze skrzyżowaniem – rondem Gustawa Herlinga – Grudzińskiego (poza granicami planu),
 - b) ulice i ciągi pieszo - jezdne zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta:
 - **KDL1** włączona do **KDZ1**,
 - planowana ulica **KDD1** połączona z ulicą **KDL1** i drogą dojazdową w pasie drogowym **KDG2**, która poprzez przejazd drogowy (w terenie **KDG1**) łączy się z istniejącą ul. Jasną (poza granicami planu),
 - **KDD2** (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),
 - **KDPJ1** (ulica Składowa), planowane **KDPJ2**, **KDPJ3**,
- 3) wymóg zapewnienia minimalnej ilości miejsc parkingowych:
- a) dla terenu **UC1** - 5 miejsc parkingowych na 1000 m² powierzchni obiektu usługowego,
 - b) dla terenu **UKZ1** – 1 miejsce parkingowe na 1000 m² powierzchni obiektu usługowego,
 - c) dla terenu **U1** – 1 miejsce parkingowe na 500 m² powierzchni obiektu usługowego,
 - d) dla terenu **U2** – 1 miejsce parkingowe na 1000 m² powierzchni obiektu usługowego,
 - e) dla terenu **UK1** – 1 miejsce parkingowe na 500 m² powierzchni obiektu usługowego i 1 miejsce parkingowe na 1 mieszkanie,
 - f) dla terenów **U/M1** i **U/M2** – 1 miejsce parkingowe na 1000 m² powierzchni usług i 1 miejsce parkingowe na 1 mieszkanie,

2. W zakresie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej ustala się:

- 1) elementy składowe sieci infrastruktury technicznej, którymi są:
- a) system sieci wodociągowej, I – strefy ciśnień oznaczony symbolem **W1** – Ø300mm, **W2** – Ø150mm, Ø100mm,
 - b) system grawitacyjnej sieci kanalizacji ścieków komunalnych, oznaczony symbolem **Ks1** – Ø300 mm, Ø250 mm, Ø200 mm, **Ks2** – Ø250 mm, Ø200 mm, **Ks3** – Ø300 mm, Ø250 mm,

- c) system grawitacyjnej sieci kanalizacji deszczowej, oznaczony symbolem **Kd1** (kolektor)– Ø1200 mm, **Kd2** – Ø300 mm, Ø400 mm, Ø500mm, **Kd3** – Ø800 mm, Ø300 mm, **Kd4** – Ø315 mm, Ø300 mm,
 - d) system sieci gazowej niskiego i średniego ciśnienia, oznaczony symbolem **Eg1** – Ø90 mm, Ø100 mm, Ø110 mm, Ø200 mm, Ø225 mm,
 - e) system sieci ciepłowniczej, oznaczony symbolem **Ec1** – 2x Ø125 mm, 2x Ø50 mm,
 - f) trasy napowietrznej sieci energetycznej niskiego napięcia, trasy kablowych linii elektroenergetycznych niskiego i średniego napięcia oraz trasy kablowych i napowietrznych linii teletechnicznych – nie pokazano na rysunku,
- 2) warunki powiązań sieci infrastruktury technicznej z układem zewnętrznym:
- a) **system sieci wodociągowej** – zasilany z istniejącej sieci rozdzielczej wodociągowej I – strefy ciśnień, Ø300mm, Ø150mm w ul. 1 Maja, Ø100mm w ul. Składowej, Ø100mm w ul. Czarnowskiej (poza granicami planu),
 - b) **system grawitacyjnej sieci kanalizacji ścieków komunalnych** – odprowadzenie ścieków do istniejącej sieci kanalizacji ściekowej Ø300mm, Ø250mm w ul. 1 Maja, Ø300mm w ul. Jasnej (poza granicami planu), Ø250mm w ul. Czarnowskiej (poza granicami planu), Ø200mm w ul. Składowej, włączonych do prawobrzeżnego kolektora ściekowego Ø800mm poza granicami planu, przy skrzyżowaniu al. IX Wieków Kielc z ul. Piotrkowską, prowadzącego ścieki z terenu całego miasta do oczyszczalni ścieków „Sitkówka – Nowiny”,
 - c) **system grawitacyjnej sieci kanalizacji deszczowej** – odprowadzenie wód opadowych do kolektora deszczowego Ø1200mm w terenach **KDG1**, **KDPJ3**, **UKZ1**, **KDL1**, Ø800mm, Ø400mm w ul. 1 Maja, Ø400mm, Ø500mm w ul. Czarnowskiej (poza granicami planu), do położonych poza granicami planu oczyszczalni wód deszczowych OWD Planty i OWD Okrzei, i do rzeki Silnicy,
 - d) **system sieci gazowej** – zasilany z istniejącej sieci gazowej niskiego i średniego ciśnienia Ø150mm wyprowadzonej ze stacji redukcyjno – pomiarowej gazu II^o przy ul. Owocowej, poza granicami planu,
 - e) **system sieci ciepłowniczej** – zasilany z istniejącej sieci ciepłowniczej 2xØ250mm w ul. Czarnowskiej (poza granicami planu),
 - f) **system elektroenergetyczny** – powiązany z istniejącymi kablowymi liniami niskiego i średniego napięcia, położonymi na obszarze planu, zasilanymi z rozdzielni sieciowej 15 kV „WRS Centralna”,
- 3) zasady uzbrojenia terenu w sieci infrastruktury technicznej:
- a) położenie i parametry techniczne sieci podlegają uszczegółowieniu, w dotyczących budowy, rozbudowy i modernizacji tych sieci postępowaniach administracyjnych – stosownie do zakresu rozstrzygania w tych sprawach,
 - b) przeznaczone do użytku powszechnego sieci infrastruktury technicznej powinny być lokalizowane w planowanych i adaptowanych pasach drogowych, oraz na innych terenach użytkowania publicznego w sposób podporządkowany określonej w planie funkcji terenu,
 - c) w planowanych i istniejących pasach drogowych przeznaczonych do adaptacji, sieci infrastruktury technicznej mogą być w przypadkach uzasadnionych sytuowane w sposób inny niż przedstawiono na rysunku planu, o ile inwestor sieci w postępowaniach administracyjnych wykaże, że odmienne ich usytuowanie nie utrudni przewidzianej w planie budowy i przebudowy ulicy oraz usytuowania pozostałych sieci,
 - d) w przekrojach istniejących i planowanych pasów drogowych (poza jezdniami) należy uwzględnić lokalizację linii kablowych elektroenergetycznych niskiego i średniego napięcia, kanalizacji telefonicznej i teletechnicznej,
 - e) rozdzielcze sieci infrastruktury technicznej należy projektować (wymiarować) i budować uwzględniając potrzeby określonej w planie zabudowy,

- f) przyłącza nieruchomości do ciągów ulicznych sieci infrastruktury technicznej powinny w granicach pasa drogowego wyznaczonego liniami rozgraniczającymi przebiegać prostopadłe do osi podłużnej ulicy; w technicznie uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przebieg skośny pod kątem nie mniejszym niż 45° , do osi podłużnej ulicy, o ile nie utrudni to przyłączenia do sieci ulicznej nieruchomości sąsiednich,
- g) dopuszcza się przeprowadzenie tranzytowych sieci infrastruktury technicznej nie pokazanych na rysunku planu, jeżeli ich przebieg nie będzie kolidował z istniejącą i planowaną zabudową oraz ustaleniami niniejszego planu,
- h) dopuszcza się lokalizację inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych, w tym stacje bazowe telefonii komórkowej,
- i) dopuszcza się budowę lokalnych przepompowni ścieków i odcinków kanałów tłocznych (umożliwiających odprowadzanie ścieków komunalnych i deszczowych do grawitacyjnego systemu ścieków komunalnych i deszczowych) oraz obiektów umożliwiających retencję wód opadowych,
- j) odprowadzenie ścieków opadowych z utwardzonych powierzchni dróg, parkingów i innych powierzchni potencjalnie zanieczyszczonych wymaga przed wprowadzeniem do odbiornika oczyszczenia z piasku i substancji ropopochodnych na warunkach określonych przez zarządcę sieci,
- k) dla budownictwa mieszkaniowego planuje się zaopatrzenie w gaz przewodowy do przygotowania posiłków, ciepłej wody użytkowej oraz celów grzewczych,
- l) dla usług planuje się zaopatrzenie w gaz przewodowy dla zaspokojenia potrzeb socjalno-bytowych,
- m) dla budownictwa mieszkaniowego planuje się zaopatrzenie w ciepło do celów przygotowania ciepłej wody użytkowej oraz grzewczych,
- n) dla usług planuje się zaopatrzenie w ciepło do celów przygotowania ciepłej wody użytkowej, grzewczych, oraz technologicznych,
- o) dopuszcza się stosowanie lokalnych źródeł ciepła z wykorzystaniem paliwa gazowego, energii elektrycznej, oleju niskosiarkowego lub odnawialnych źródeł energii,
- p) zasilanie sieci ciepłej i gazowej z istniejących systemów na warunkach określonych przez zarządców sieci,
- q) stacje transformatorowe wolnostojące lub wbudowane mogą być lokalizowane na obszarach o różnym przeznaczeniu, z wykluczeniem pasów drogowych, stref przestrzeni ogólnodostępnej w terenach **UKZ1** i **UC1** oraz stref zabudowy frontowej w terenach **U/M1**, **U/M2**, **U1** i **U2**, jeżeli nie narusza to wynikających z niniejszego planu przepisów szczegółowych oraz warunków zabudowy i zagospodarowania terenów sąsiednich,
- r) istniejące sieci infrastruktury technicznej znajdujące się na podkładzie mapowym (w obszarze objętym granicami planu), a nie pokazane graficznie na rysunku planu, planszy infrastruktury technicznej, są to sieci planowane do likwidacji lub modernizacji.

§ 15. Nie ustala się sposobów i terminów tymczasowego zagospodarowania, urządzenia i użytkowania terenów.

§ 16. Ustalenia dotyczące obszarów wymagających przekształceń lub rekultywacji - teren objęty planem w całości znajduje się w strefie rewitalizacji miejskich przestrzeni publicznych i mieszkaniowych – obszar „A” Śródmieście, zgodnie z Lokalnym Programem Rewitalizacji Obszarów Miejskich, Poprzemysłowych i Powojkowych w Mieście Kielce na lata 2007 – 2013 przyjętym uchwałą Rady Miejskiej w Kielcach.

Rozdział 3. **Ustalenia szczegółowe**

§ 17. 1. Wyznacza się teren usług ogólnomiejskich metropolitalnych, zabudowy mieszkaniowej oznaczony na rysunku planu symbolem **U/M1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

1) przeznaczenie:

a) usługi ogólnomiejskie metropolitalne,

- b) zabudowa mieszkaniowa,
- 2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linie zabudowy: obowiązująca i nieprzekraczalna, zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wysokość budynków: maksimum 13.5 m,
 - c) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksimum 0.7,
 - d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 10% powierzchni terenu inwestycji,
 - e) geometria dachów: płaskie lub strome, zakaz stosowania okapów,
- 3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu:
 - a) nakaz realizacji pierzei zwartej od ulicy Składowej **KDD2** i od ciągu pieszego **KDP1**,
 - b) nakaz realizacji budynku w pierzei ulicy **KDL1** i w pierzei publicznego ciągu pieszego **KDP1** jako budynku narożnego z elewacjami frontowymi od ulicy **KDL1** i publicznego ciągu pieszego **KDP1**,
 - c) zakaz lokalizacji funkcji mieszkaniowej w odległości mniejszej niż 10.0 m od linii rozgraniczającej z terenem **KDP1**,
 - d) dopuszcza się realizację: budynków garażowych i budynków gospodarczych poza strefą zabudowy frontowej, obiektów małej architektury, sieci infrastruktury technicznej, dróg wewnętrznych, zieleni urządzonej,
- 4) obsługa komunikacyjna: z ulicy **KDD2** (ul. Składowa) oraz z ciągu pieszo – jezdni **KDPJ2**,
- 5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,
- 6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 18. 1. Wyznacza się teren usług ogólnomiejskich metropolitalnych, zabudowy mieszkaniowej oznaczony na rysunku planu symbolem **U/M2**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie:
 - a) usługi ogólnomiejskie metropolitalne,
 - b) zabudowa mieszkaniowa, zlokalizowana w strefie dopuszczalnej lokalizacji funkcji mieszkaniowej, wyznaczonej na rysunku planu,
- 2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linie zabudowy: obowiązująca, zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wysokość budynków: maksimum 13.5 m,
 - c) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksimum 0.8,
 - d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu inwestycji,
 - e) geometria dachów:
 - płaskie, za wyjątkiem **tiret 2**,
 - w strefie dopuszczalnej lokalizacji funkcji mieszkaniowej oraz na budynku przy ulicy Składowej 11, płaskie lub strome,
 - zakaz stosowania okapów,
- 3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu:
 - a) nakaz realizacji pierzei zwartej od ulicy Czarnowskiej (znajdującej się poza granicami opracowania planu) oraz od ulicy Składowej (**KDD2**) na odcinku od budynku nr 5 do budynku nr 11,
 - b) nakaz realizacji budynku przy ulicy Składowej 11 jako budynku narożnego z elewacjami frontowymi od ulicy Składowej (**KDD2**) i ulicy **KDL1**,

c) dopuszcza się realizację: budynków garażowych i budynków gospodarczych poza strefą zabudowy frontowej, obiektów małej architektury, sieci infrastruktury technicznej, dróg wewnętrznych, zieleni urządzonej,

4) obsługa komunikacyjna: z ulicy **KDD2** (ul. Składowa),

5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,

6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 19. 1. Wyznacza się teren usług ogólnomiejskich metropolitalnych oznaczony na rysunku planu symbolem **U1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

1) przeznaczenie: usługi ogólnomiejskie metropolitalne,

2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

a) linie zabudowy: obowiązująca i nieprzekraczalna, zgodnie z rysunkiem planu,

b) wysokość budynków: od 12.0 m do 277.5 m npm,

c) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksimum 0.7,

d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 2% powierzchni terenu inwestycji,

e) geometria dachów: płaskie,

3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu:

a) zakaz sytuowania ściany bez otworów okiennych przy granicy i w strefie zabudowy frontowej od terenu **KP1**,

b) dopuszcza się realizację: budynków garażowych i budynków gospodarczych poza strefą zabudowy frontowej, obiektów małej architektury, sieci infrastruktury technicznej, dróg wewnętrznych, zieleni urządzonej,

4) obsługa komunikacyjna: z ulicy **KDD2** (ul. Składowa) oraz z publicznych ciągów pieszo – jezdnych: **KDPJ1** i **KDPJ2**,

5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,

6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 20. 1. Wyznacza się teren usług ogólnomiejskich metropolitalnych oznaczony na rysunku planu symbolem **U2**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

1) przeznaczenie: usługi ogólnomiejskie metropolitalne,

2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

a) linie zabudowy: nieprzekraczalne, zgodnie z rysunkiem planu,

b) wysokość budynku: od 12.0 m do 277.5 m npm,

c) wskaźnik powierzchni zabudowy: od 0.8 do 0.99,

d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 0.01% powierzchni terenu inwestycji,

e) geometria dachów: płaskie, zakaz stosowania okapów,

3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu: dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury, sieci infrastruktury technicznej, dróg wewnętrznych, zieleni urządzonej,

4) obsługa komunikacyjna: z ulicy **KDD2** (ul. Składowa) oraz z publicznego ciągu pieszo – jezdnego **KDPJ1**,

- 5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 30%,
- 6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 21. 1. Wyznacza się teren wielkopowierzchniowego obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² oznaczony na rysunku planu symbolem **UC1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²,
- 2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linie zabudowy: nieprzekraczalne, zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wysokość budynku: maksimum 12.0 m,
 - c) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksimum 0.75,
 - d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu inwestycji,
 - e) geometria dachów: płaskie lub łukowe, zakaz stosowania okapów,
- 3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu:
 - a) nakaz zagospodarowania terenu jedną inwestycją,
 - b) nakaz realizacji strefy przestrzeni ogólnodostępnej, zgodnie z rysunkiem planu, dla której obowiązują ustalenia zgodnie z § 11,
 - c) zakaz budowy ogrodzeń od strony strefy przestrzeni ogólnodostępnej,
 - d) dopuszcza się realizację: sieci infrastruktury technicznej, obiektów małej architektury i elementów użytkowych, dróg wewnętrznych, zieleni urządzonej,
 - e) istniejąca nieczynna stacja transformatorowa, przeznaczona do rozbiórki,
- 4) obsługa komunikacyjna: z ulic **KDL1 i KDD1**, z publicznego ciągu pieszo-jezdnego **KDPJ3** oraz z drogi dojazdowej w pasie drogowym ulicy **KDG2**,
- 5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 3%,
- 6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 22. 1. Wyznacza się teren usług kultu religijnego oznaczony na rysunku planu symbolem **UK1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie:
 - a) usługi kultu religijnego,
 - b) zabudowa mieszkaniowa lokalizowana w obrębie nieprzekraczalnych linii zabudowy, zgodnie z rysunkiem planu,
 - c) usługi: sportu, rekreacji, edukacji, nauki i oświaty, kultury, hotelarskie, gastronomiczne, obsługi turystycznej, artystyczne, wystawiennicze, medialne, zdrowia, handel detaliczny oraz usługi drobnego rzemiosła, wbudowane w budynek mieszkalny, zajmujące nie więcej niż 50% powierzchni użytkowej budynku mieszkalnego,
- 2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linie zabudowy: obowiązujące i nieprzekraczalne, zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wysokość budynków:
 - zachowanie istniejącej wysokości zabytkowego budynku kościoła,
 - w strefie A, o ustalonej wysokości budynków maksimum 13.5 m, zgodnie z rysunkiem planu,
 - w strefie B, o ustalonej wysokości budynków maksimum 10.5 m, zgodnie z rysunkiem planu,

- c) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksimum 0.4,
 - d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 25% powierzchni całego terenu **UK1**,
 - e) geometria dachów:
 - strome, z zastrzeżeniem **tiret 2**,
 - zachowanie istniejącej geometrii dachu budynku zabytkowego kościoła,
- 3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu: dopuszcza się realizację: budynków garażowych i budynków gospodarczych poza strefą zabudowy frontowej, obiektów małej architektury, sieci infrastruktury technicznej, ciągów pieszych, dróg wewnętrznych, zieleni urządzonej, placów, parkingów,
- 4) obsługa komunikacyjna:
- a) z ulicy **KDD1** oraz drogi dojazdowej w pasie drogowym ulicy **KDG2**,
 - b) z ciągu pieszo-jezdnego **KDPJ2**,
 - c) z ulicy **KDG2** (ulica 1 Maja) w miejscu oznaczonym graficznie na rysunku planu, zjazd tylko na prawe skrzyż,
- 5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 20%,
- 6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.
- § 23. 1.** Wyznacza się teren usług komunikacji zbiorowej samochodowej – dworzec autobusowy oznaczony na rysunku planu symbolem **UKZ1**.
2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:
- 1) przeznaczenie podstawowe: usługi komunikacji zbiorowej samochodowej - dworzec autobusowy,
 - 2) przeznaczenie dopuszczalne: usługi ogólnomiejskie metropolitalne, zlokalizowane w budynku dworca autobusowego,
 - 3) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linie zabudowy:
 - obowiązujące – dla części budynku dworca autobusowego posadowionej powyżej rzędnej 266.6 m npm,
 - nieprzekraczalne, dla części budynku dworca autobusowego usytuowanej poniżej rzędnej 266.6 m npm,
 - b) wysokość:
 - istniejącego budynku dworca autobusowego: wysokość kopuły do zachowania (285.0 m npm.),
 - zadaszenia stanowisk autobusowych do zachowania (271.5 m npm.),
 - obiektów związanych z obsługą i diagnostyką taboru samochodowego maksimum 6.0m,
 - c) wskaźnik powierzchni zabudowy: maksimum 0.7,
 - d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu **UKZ1**,
 - e) geometria dachów:
 - nakaz zachowania istniejącej geometrii kopuły budynku dworca autobusowego,
 - nakaz zachowania istniejącej geometrii zadaszeń stanowisk autobusowych,
 - dachy obiektów związanych z obsługą i diagnostyką taboru samochodowego – płaskie,
 - dachy nad budynkami wejściowymi do przejść podziemnych od strony ulicy Czarnowskiej i Przemysława Gosiewskiego – płaskie,
 - 4) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu:

- a) nakaz zachowania następujących charakterystycznych cech istniejącego budynku dworca autobusowego:
 - kształtu i wysokości kopuły oraz bulajowych świetlików na jej powierzchni,
 - pokrycia powierzchni kopuły z blachy miedzianej,
 - kształtu i wysokości zadaszeń (wiat) nad stanowiskami przystankowymi autobusów; dopuszcza się wymianę materiału pokrywającego,
 - południowego przedpoła dworca jako strefy przestrzeni ogólnodostępnej, zgodnie z rysunkiem planu, zagospodarowanej obiektami małej architektury, elementami użytkowymi i zielenią urządzoną niską, zgodnie z § 11,
 - b) nakaz zachowania rzędnych jezdni istniejących stanowisk autobusowych od 266.3 m npm do 266.8 m npm,
 - c) zakaz rozbiórki istniejącego budynku dworca autobusowego i wiat nad stanowiskami autobusowymi,
 - d) zakaz budowy wolnostojących budynków za wyjątkiem budynków związanych z obsługą i diagnostyką taboru samochodowego,
 - e) zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych, za wyjątkiem obiektów i urządzeń związanych z obsługą i diagnostyką taboru samochodowego oraz wiat przystankowych dla dworca autobusowego,
 - f) dopuszcza się przebudowę i remont istniejącego budynku dworca autobusowego i wiat nad stanowiskami autobusowymi,
 - g) dopuszcza się rozbudowę istniejącego budynku dworca autobusowego wyłącznie o pomieszczenia zlokalizowane w całości tj. włącznie ze stropem i warstwami izolacyjnymi nad nim oraz włącznie z konstrukcją jezdni stanowisk autobusowych, poniżej rzędnych ustalonych w **pkt. 4) lit b)**, przy zachowaniu zielonej skarpy od ulicy Czarnowskiej lub zastąpienie skarpy elewacją o nachyleniu 25° od poziomu terenu z tolerancją $\pm 5^\circ$,
 - h) dopuszcza się budowę obiektów i urządzeń związanych z obsługą i diagnostyką taboru samochodowego w strefie zabudowy frontowej od ulicy **KDG1** i **KDL1**,
 - i) dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury i elementów użytkowych, sieci infrastruktury technicznej, ciągów pieszych, dróg wewnętrznych, zieleni urządzonej, placów, parkingów,
 - j) dopuszcza się rozbiórkę lub przebudowę i remont budynków wejściowych do przejść podziemnych od strony ulicy Czarnowskiej i Przemysła Gosiewskiego,
- 5) obsługa komunikacyjna:
- a) z ulicy **KDL1** oraz ciągu pieszo-jezdnego **KDPJ3**,
 - b) wyjazd awaryjny na ulicę **KDG1**, w miejscu oznaczonym graficznie na rysunku planu,
- 6) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 2%,
- 7) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.
- § 24. 1.** Wyznacza się teren parkingu oznaczony na rysunku planu symbolem **KP1**.
- 2.** Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:
- 1) przeznaczenie: parking w poziomie terenu z towarzyszącymi urządzeniami,
 - 2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:
 - a) linie zabudowy: nieprzekraczalna, zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) wysokość tymczasowego obiektu budowlanego: maksimum 3.5 m,
 - c) powierzchnia zabudowy: maksimum 10 m²,
 - d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 5% terenu inwestycji,
 - e) geometria dachu: płaski,

3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu:

- a) zakaz nasadzeń zieleni wysokiej z uwagi na strefę ekspozycji widokowej na kościół p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego z publicznych ulic,
- b) dopuszcza się lokalizację tymczasowego obiektu budowlanego związanego z obsługą parkingu, o parametrach i gabarytach ustalonych w pkt. 2,
- c) dopuszcza się budowę kondygnacji podziemnych,
- d) dopuszcza się realizację: obiektów małej architektury, sieci infrastruktury technicznej, zieleni urządzonej,

4) obsługa komunikacyjna terenu: z ciągu pieszo – jezdni **KDPJ2**,

5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,

6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 25. 1. Wyznacza się teren parkingu oznaczony na rysunku planu symbolem **KP2**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: parking w poziomie terenu z towarzyszącymi urządzeniami,
- 2) gabaryty, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu:

- a) linie zabudowy: nieprzekraczalne, zgodnie z rysunkiem planu,
- b) wysokość tymczasowych obiektów budowlanych: maksimum 3.5 m,
- c) powierzchnia zabudowy: maksimum 20 m²,
- d) powierzchnia terenu biologicznie czynnego: minimum 5% terenu inwestycji,
- e) geometria dachów: płaskie,

3) nakazy, zakazy, dopuszczenia i ograniczenia w zagospodarowaniu terenu:

- a) zakaz nasadzeń zieleni wysokiej,
- b) dopuszcza się lokalizację dwóch tymczasowych obiektów budowlanych związanych z obsługą parkingu, o parametrach i gabarytach ustalonych w pkt. 2 i o powierzchni zabudowy pojedynczego obiektu maksimum 10 m²,
- c) dopuszcza się budowę kondygnacji podziemnych,
- d) dopuszcza się realizację obiektów małej architektury, sieci infrastruktury technicznej, zieleni urządzonej,
- e) istniejące budynki do rozbioru, zgodnie z rysunkiem planu,

4) obsługa komunikacyjna terenu: z ulicy **KDL1**,

5) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,

6) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 26. 1. Wyznacza się teren ulicy publicznej głównej oznaczonej na rysunku planu symbolem **KDG1** –ul. Przemysława Gosiewskiego (dawna ul. Żelazna).

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: ulica publiczna klasy głównej (G2x2),
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:

- a) szerokość w liniach rozgraniczających od 65.0 m do 187.0 m – zgodnie z rysunkiem planu,
- b) przekrój podstawowy dwie jezdnie po dwa pasy ruchu,
- c) szerokość jezdni 7,0 m,

- d) chodniki obustronne,
 - e) ścieżka rowerowa dwukierunkowa po stronie wschodniej,
 - f) skrzyżowanie skanalizowane (rondo) z ulicą 1 Maja, pod skrzyżowaniem przejazd drogowy dla jezdni na kierunku głównym oraz dla drogi dojazdowej łączącej ulicę **KDD1** z ul. Jasną (poza granicami planu),
 - g) zakaz obsługi komunikacyjnej przyległego terenu poprzez zjazdy,
 - h) awaryjny wyjazd z terenu **UKZ1**, w miejscu wskazanym na rysunku planu,
 - i) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
 - j) ekrany akustyczne,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 27. 1. Wyznacza się teren ulicy publicznej głównej oznaczonej na rysunku planu symbolem **KDG2** – istniejąca ulica 1 Maja.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: ulica publiczna klasy głównej (G2x2),
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 34.0 m do 89.0 m – zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) dwie jezdnie po dwa pasy ruchu,
 - c) jezdnia szerokości 7,0 m,
 - d) chodniki obustronne,
 - e) ścieżka rowerowa dwukierunkowa,
 - f) fragment drogi dojazdowej na przedłużeniu ulicy **KDD1** do przejazdu drogowego, o którym mowa w **§ 26 ust.2 pkt.2 lit. f**, w kierunku ul. Jasnej (poza granicami planu),
 - g) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
 - h) ekrany akustyczne,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 28. 1. Wyznacza się teren ulicy publicznej zbiorczej oznaczonej na rysunku planu symbolem **KDZ1** – fragment pasa drogowego istniejącej ulicy Czarnowskiej.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: ulica publiczna klasy zbiorczej,
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 8.0 m do 37.0 m - zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) dojazd do terenu **UKZ1** o szerokości 6,0 m, dla samochodów osobowych i taksówek,
 - c) fragment skrzyżowania z ulicą **KDL1**,
 - d) chodniki,
 - e) obiekty małej architektury, zieleń urządzone,
 - f) ścieżka rowerowa dwukierunkowa,
 - g) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,

3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,

4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 29. 1. Wyznacza się teren ulicy publicznej lokalnej oznaczonej na rysunku planu symbolem **KDL1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: ulica publiczna klasy lokalnej (L1x2),
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 15.0 m do 43.0 m – zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) na odcinku od terenu **KDZ1** do **KDD2** dwie jezdnie szerokości po 6.0m, na odcinku od **KDD2** do **KDD1** jedna jezdnia szerokości minimum 6.0m,
 - c) chodniki obustronne,
 - d) obiekty małej architektury, zieleni urządzona,
 - e) ścieżka rowerowa dwukierunkowa,
 - f) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 30. 1. Wyznacza się teren ulicy publicznej dojazdowej oznaczonej na rysunku planu symbolem **KDD1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: ulica publiczna klasy dojazdowej (D1x2),
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 10.0 m do 15.0 m – zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) 1 jezdnia szerokości 6.0m o dwóch pasach ruchu,
 - c) chodniki obustronne,
 - d) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 31. 1. Wyznacza się teren ulicy publicznej dojazdowej oznaczonej na rysunku planu symbolem **KDD2** – ulica Składowa.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: ulica publiczna klasy dojazdowej (D1x2),
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 11.5 m do 30.0 m – zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) 1 jezdnia szerokości 5.0 m o dwóch pasach ruchu,
 - c) chodniki obustronne,
 - d) stanowiska postojowe przy krawędzi jezdni,
 - e) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,

4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 32. 1. Wyznacza się teren publicznego ciągu pieszo - jezdni oznaczony na rysunku planu symbolem: **KDPJ1** – fragment istniejącej ulicy Składowej.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: publiczny ciąg pieszo - jezdni,
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 9.5 m do 11.5 m - zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) jezdnia szerokości 4.5 m,
 - c) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 33. 1. Wyznacza się teren publicznego ciągu pieszo - jezdni oznaczony na rysunku planu symbolem: **KDPJ2**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: publiczny ciąg pieszo - jezdni,
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 6.0 m do 20.0 m - zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) jezdnia szerokości 5.0 m zakończona placem do zawracania samochodów,
 - c) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 1% powierzchni terenu,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 34. 1. Wyznacza się teren publicznego ciągu pieszo - jezdni oznaczony na rysunku planu symbolem: **KDPJ3**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: publiczny ciąg pieszo - jezdni,
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających 16.5 m - zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) jezdnia szerokości 6.0 m,
 - c) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne**.

§ 35. 1. Wyznacza się teren publicznego ciągu pieszego oznaczony na rysunku planu symbolem: **KDP1**.

2. Dla terenu, o którym mowa w ust. 1 ustala się:

- 1) przeznaczenie: publiczny ciąg pieszy,
- 2) parametry, wskaźniki oraz zasady zagospodarowania:
 - a) szerokość w liniach rozgraniczających od 5.0 m do 9.0m - zgodnie z rysunkiem planu,
 - b) chodnik szerokości od 2.0 do 4.0 m,

- c) udział terenu biologicznie czynnego: minimum 5% powierzchni terenu,
- 3) stawka procentowa, na podstawie, której określa się opłatę, o której mowa w art. 36 ust.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – 10%,
- 4) pozostałe ustalenia, zgodnie z **Rozdziałem 2 – ustalenia ogólne.**

Rozdział 4.

Przepisy końcowe.

§ 36. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Kielce.

§ 37. Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego.

§ 38. Uchwała wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Świętokrzyskiego.

Przewodniczący Rady Miasta
Kielce

Tomasz Bogucki

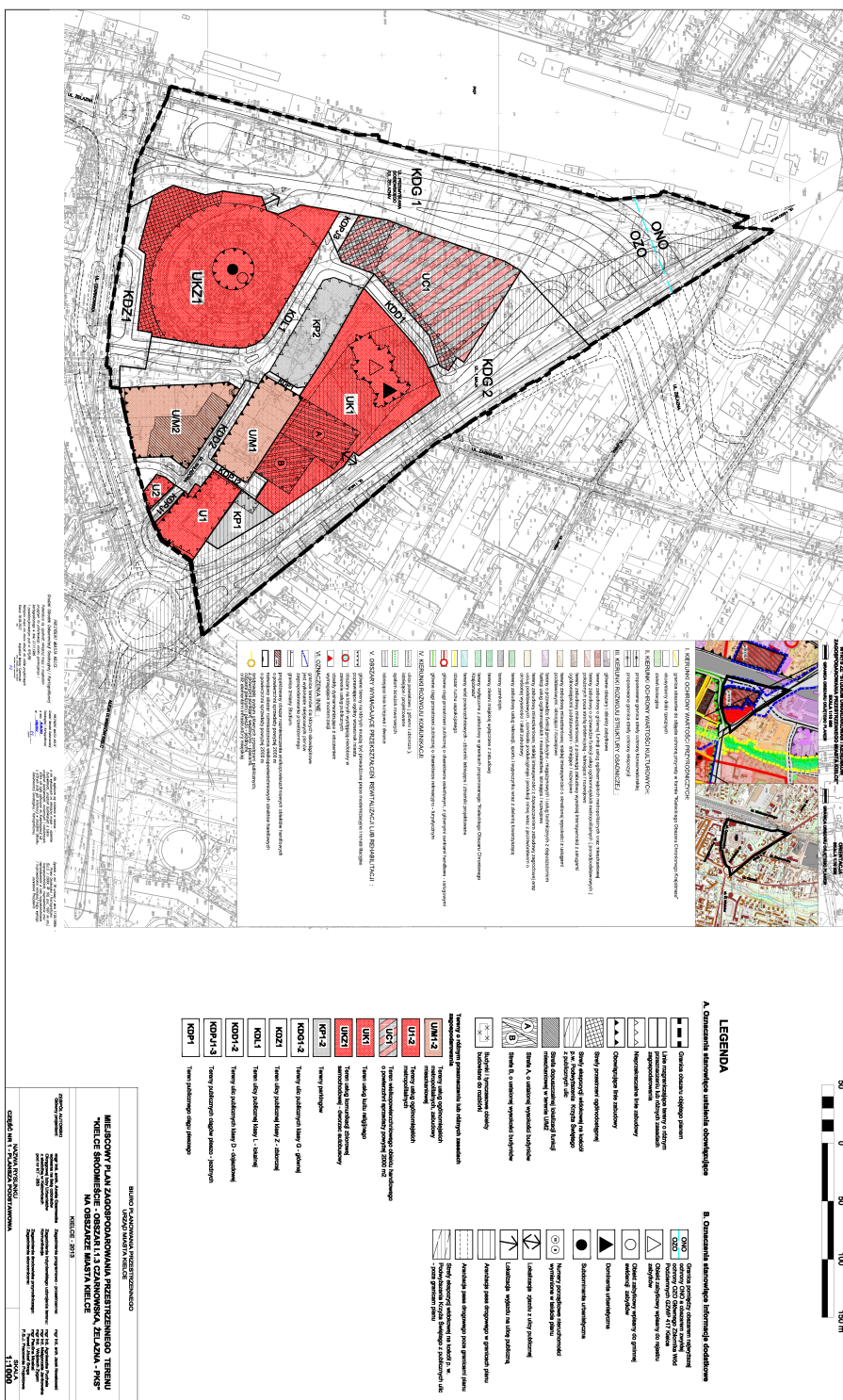


MIEJSKOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU "KIELCE ŚRÓDMIEŚCIE - OBSZAR I.1.3 CZARNOWSKA, ŻELAZNA, PKS" NA OBSZARZE MIASTA KIELCE

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XLIX/857/2013 Rady Miasta Kielce z dnia 25 lipca 2013 r.

CZĘŚĆ NR 1 - PLANSZA PODSTAWOWA

SKALA 1:1000



Załącznik nr 2
do uchwały Nr XLIX/857/2013
Rady Miasta Kielce
z dnia 25 lipca 2013 r.

Rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce

na temat sposobu rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.3 Czarnowska, Żelazna - PKS” w trakcie i po wyłożeniu do publicznego wglądu.

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591, z późn. zm.) i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, z późn. zm.) Rada Miasta Kielce po zapoznaniu się z uwagami podtrzymuje stanowisko Prezydenta Miasta w sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do wykładanego do publicznego wglądu projektu planu, które przedstawiają się następująco:

UWAGI:

Nr 1

Treść uwagi:

Poparcie dla zapisów zachowujących funkcje dworca PKS, jako zintegrowanego centrum komunikacyjnego regionu.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 2

Treść uwagi:

Poparcie dla projektu planu.

Dworzec jest potrzebny. Wymaga remontu, przywrócenia do życia, kawiarni, kiosków, na które w środku przecież jest miejsce. Ale zdecydowanie nie potrzebuje rewolucji, która zamiast go naprawić i unowocześnić zwyczajnie go zrówna z ziemią.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 3

Treść uwagi: Poparcie dla podstawowych zapisów planu dotyczących „Zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego”.

Uwagi ogólne:

Funkcja omawianego terenu – zintegrowane centrum komunikacyjne (ZCK). Do tego należy scalić ze sobą oba dworce – zarówno autobusowy jak i kolejowy oraz zintegrować je z komunikacją miejską. Nie wystarczy skupienie się tylko na obszarze dworca autobusowego. Bardzo istotnym będzie zatem wykorzystanie tzw. „łącznika międzydworcowego” i włączenie go do planu (lub w zamian w trybie pilnym uchwalenie analogicznego planu dla brakującej międzydworcowej części, skorelowanego z obszarem omawianym, celem stworzenia jednego spójnego architektonicznie oraz funkcjonalnie ZCK).

Zachowanie cennego architektonicznie (stanowiącego symbol miasta) oraz bardziej wartościowego komunikacyjnie (z opatentowanym układem stanowisk i ruchem autobusów na planie koła) Dworca w Kielcach.

Jednocześnie należy uwzględnić potrzeby inwestorskie, aby obiekt ten mógł rozszerzyć swoje funkcje – lecz tylko w taki sposób aby nie zaniedbać powyższej nadmienionych priorytetowych i fundamentalnych zadań.

Strefa A – historyczny budynek dworca

Do zrewitalizowania, częściowo realizując elementy planowane (np. schody ruchome); a częściowo wymieniając na nowe lepsze materiały. Sam obiekt (jego bryłę i funkcję) należy zachować poddając pracom renowacyjno – modernizacyjnym (być może nawet konserwatorskim).

Dać możliwość otwarcia obiektu na nowe dodatkowe funkcje. Należałoby ze względów wizualnych jak i funkcjonalnych przywrócić dawną formę i funkcję antresoli z pawilonami handlowymi oraz restauracją. Gdyby na cele handlowo – usługowe przeznaczyć antresolę oraz rozbudowany poziom 0, to być może warto przywrócić przeszkolmy parter poziomu 1, tak aby zgodnie z ideą architektów obiektu, pasażerowie oczekujący na hallu widzieli nadjeżdżające autobusy przez przeszkloną elewację.

Dopuszczyć możliwość rozbudowy poziomu 0 (podziemnego – patrząc do poziomu stanowisk, dotąd głównie kasowego), lub – co bardziej wskazane – możliwość wybudowania pod nim poziomu -1, który byłby już pełnym centrum handlowym (rozpościerającym się na dużej powierzchni zarówno pod bryłą dworca, jak i pod placem przeddworcowym). Dodatkowo należałoby poszerzyć tunele wejściowe, tak aby stworzyć w nich miejsca na punkty handlowo – usługowe (oczywiście ich rozbudowa powinna być przeprowadzona wedle całościowej koncepcji ZCK, nie zaś w formie przypadkowych przybudówek).

Należy inwestorowi pozwolić na ewentualną wymianę materiałów z których zbudowany jest dworzec. Ale ich wprowadzenie ma odbyć się tak by nie zaburzyć wartości architektoniczno – stylowych historycznego dworca i wymogów zawartych w planie przestrzennym dla tego obiektu i obszaru.

Cały obiekt wymaga ponadto nowego, estetycznego plastycznie i czytelnego Systemu Informacji Wizualnej oraz Systemu Informacji Podróżnych. Opracować logo dworca, Stanowiłoby to wtedy również element promocyjny i wizerunkowy dworca, co powinno być wartością także dla inwestora.

Wprowadzić schody ruchome oraz windy dla niepełnosprawnych.

Strefa B – najcenniejszy układ komunikacyjny na planie koła wraz z drogami dojazdowymi

Opatentowany układ komunikacyjny na planie koła, który jest zastosowany na kieleckim dworcu, stanowi największy skarb całego założenia dworcowego.

Jeżeli inwestorowi faktycznie zależy na centrum komunikacyjnym to wspomniane rozwiązanie komunikacyjne powinien traktować jako znaczący potencjał. Nie powinien go niszczyć.

Władze miasta powinny prowadzić taką politykę wobec przewoźników, aby opłacało im się korzystać właśnie z tego głównego dworca.

Układ komunikacyjny na planie koła musi podlegać pełnej ochronie i musi być zachowany.

Strefa C – plac przeddworcowy

Plac dworcowy stanowi ważny element wnętrza urbanistycznego całego założenia – powinien być zachowany jako konieczna przestrzeń zapewniająca perspektywę architektury „dworcowego spodka” oraz jako potrzebna (zielona) przestrzeń w centrum.

Stworzenie możliwości powstania pod płytą placu podziemnych poziomów komercyjnych (np. powierzchni handlowych) – na wzór centrum handlowego pod Majdanem Niezależności w Kijowie. Kondygnacja handlowa pod placem mogłaby być kontynuacją podziemnej kondygnacji -1 pod bryłą samego dworca.

Przewidzieć poprzez poziom -1 stworzenie połączenia międzydworcowego. Ww podziemna powierzchnia komercyjna usytuowana pod placem przeddworcowym, naturalnie mogłaby się rozciągać pod ulicą Żelazną jako szeroki tunel z miejscem na powierzchnie komercyjne i pod dworcem kolejowym łącząc się z jego tunelem.

Strefa D – łącznik międzydworcowy

Połączenie dworca autobusowego i kolejowego wydaje się być logiczne a nawet niezbędne aby osiągnąć cel ZINTEGROWANEGO CENTRUM KOMUNIKACYJNWO. Połączenie pod dachem,

które umożliwi przejście z jednego środka komunikacji na drugi, bez konieczności wychodzenia na zewnątrz w sposób bezkolizyjny będzie miejscem generującym duży ruch pieszcy.

Ważne jest aby nowy łącznik od strony budynku dworcowego nie był wyższy od bryły dworca z kopułą. Aby nie zburzył relacji kompozycyjno – przestrzennych pomiędzy „spodkiem” a kościołem św. Krzyża. Lekko wyższy może się stać dopiero nad ulicą oraz już nad torami kolejowym. Łącznik oraz parking muszą być zrealizowane według całościowej koncepcji architektonicznej ZCK.

Należy jak najszybciej ten element skoordynować z opracowywanym obecnie planem miejscowym.

Podstrefa D+ - to rozbudowa łącznika o wielopoziomowy parking dla pasażerów oraz klientów całego ZCK.

Strefa E – tereny dawnego parkingu autokarów

Obok funkcji komunikacyjnej – jako podstawowej, handlowej – jako rozszerzającej powstały na tym terenie obiekty o innym przeznaczeniu – pełniące rolę dywersyfikującą dla inwestora.

Propozycja postawienia budynków do celów biurowych, hotelowych lub mieszkaniowych.

Wskazówki i uwagi dodatkowe:

Należy przewidzieć zintegrowane z ZCK przystanki komunikacji miejskiej (autobusowej, tramwajowej).

Należy przewidzieć w planie miejscowym możliwość powstania tunelu dla szybkiego tramwaju.

Wszelka inwestycja na terenie dworca autobusowego powinna opierać się na całościowym projekcie architektonicznym ZCK – najlepiej na wyłonionym w otwartym konkursie architektonicznym.

Uwaga uwzględniona w części.

Uzasadnienie :

Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej połączenia międzdworcowego – wykracza to poza zakres planu i wymaga osobnego opracowania planistycznego. Przy tym projekt planu umożliwia przyszłościowe wykonanie takiego łącznika.

Nie uwzględnia się również propozycji wprowadzenia funkcji komercyjnych pod wyznaczoną w projekcie planu strefą przestrzeni ogólnodostępnej – teren ten powinien pełnić funkcję placu przed budynkiem dworca.

Uwaga uwzględniona (projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany) w części dotyczącej zachowania formy i funkcji dworca autobusowego oraz wprowadzenia dodatkowych funkcji komercyjnych – handlowych, usługowych, z wyjątkiem funkcji mieszkaniowej.

Nr 4

Treść uwagi: Poparcie dla zachowania istniejącego dworca PKS i sprzeciw dla jego wyburzenia i budowy w tym miejscu galerii handlowej

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 5

Treść uwagi: Poparcie dla zachowania istniejącego dworca PKS i usytuowania części handlowej obok dworca wzdłuż ul. Żelaznej.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 6

Treść uwagi: Sprzeciw wobec wyburzenia wizytówki Kielc, likwidacji centrum komunikacyjnego i budowy kolejnej galerii.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 7

Treść uwagi: Oświadczenie PKS2 w sprawie planów zrealizowania ponadregionalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego.

Została przygotowana spójna koncepcja zagospodarowania terenów obecnego dworca PKS ze szczególnym uwzględnieniem terminala autobusowego, sprawnie obsługującego komunikację regionalną i krajową. Jego przepustowość to 1400 odjazdów dziennie realizowanych z 16 stanowisk dla autobusów i 10 dla busów, przewidziano stanowiska dla taksówek i komunikacji miejskiej. W przedstawionej przez nas koncepcji budynek dworcowy zostaje zachowany, a nowa zabudowa nie zaburza symbolicznych walorów widokowych kopuły na tle neogotyckich wież kościoła Św. Krzyża. Projekt został starannie skalkulowany pod względem ekonomicznym tak, aby utrzymać dotychczasowe miejsca pracy, a w przyszłości stworzyć nowe, natomiast miastu zapewnić wpływy z podatków zarówno pośrednich jak i bezpośrednich.

Polska Komunikacja Samochodowa 2 Sp. z o.o. zaprezentowała plan rozwoju firmy, który jest planem dochodowym. Kupowaliśmy przedsiębiorstwo PKS w Kielcach i chcemy zrealizować inwestycję będącą w zgodzie ze Studium Miasta Kielc.

Dla tak ważnej i realizowanej ze środków prywatnych inwestycji potrzebna jest otwartość i dobra wola ze strony urzędników.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Zaproponowane w koncepcji ponadregionalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego rozwiązania:

- 1) zmniejszają przepustowość obecnego dworca i nie stwarzają możliwości budowy ponadregionalnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego,
- 2) lokalizują funkcję dworca autobusowego w innym miejscu, likwidując opatentowany układ komunikacyjny,
- 3) zmieniają całkowicie funkcję istniejącego budynku dworca, zachowując jedynie formę kopuły dworca obudowaną nowym budynkiem, przez co burzą symboliczne walory widokowe (kopuła na tle neogotyckich wież kościoła Św. Krzyża).
- 4) W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².
Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.

Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „*Wszystkie nowo powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.*”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielkopowierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokową zespołu budynku dworca i kościoła.

Ustalenia projektu planu umożliwiają prowadzenie działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.

Koncepcja inwestorska została oceniona zdecydowanie negatywnie przez SARP O/Kielce (2 stanowiska w dokumentacji planu). Koncepcja inwestorska została oceniona zdecydowanie negatywnie przez SARP O/Kielce (2 stanowiska w dokumentacji planu).

Nr 8**Treść uwagi:**

1. Dworzec PKS jest niezwykle rzadkim przypadkiem w historii naszego miasta – tak brzmi jednobrzmiący głos całego kieleckiego środowiska architektonicznego, urbanistycznego i konserwatorskiego.
2. Konstrukcja i wygląd są w stu procentach pochodną jego funkcji i związku z tym można go chronić albo tylko w całości albo w ogóle. Zachowanie „elementów dawnego dworca” mija się z celem. Wartościami które projekt planu chroni są: z jednej strony opatentowane, bardzo funkcjonalne, bezkolizyjne rozwiązanie komunikacyjne, a z drugiej strony niezwykle cenny krajobraz. Krajobraz, w którym kluczową rolę odgrywa przestrzeń, w której zostało posadowione UFO.
3. „Lonely planet” kielecki dworzec PKS wymienia wśród pięciu najciekawszych polskich realizacji architektonicznych z okresu PRL- u , zaś przewodnik National Geographic widzi w Kielcach tylko trzy obiekty warte zobaczenia – Pałac Biskupi, Kadzielnę i dworzec PKS.
4. Do decyzji Radnych będzie czy obecny dworzec jest wartością wartą stanowczej ochrony, czy też nie warto go chronić. Propozycje „pomiędzy” w tym przypadku nie mają znaczenia – fachowcy są zgodni, że nie ma sensu zostawiać „elementów dworca”.
5. W obecnej dyskusji likwidator i potencjalny właściciel skupiają się jedynie na emocjonalnym szantażu dotyczącym zachowania miejsc pracy przez obecnych pracowników PKS w Kielcach. Zapisy planu gwarantują istnienie centrum Kielc dworca autobusowego z prawdziwego zdarzenia.
6. Wybudowanie hali targowej na tyłach dworca jest ochroną dużej ilości miejsc pracy.
7. W kontekście ekonomiczno – gospodarczym zachowanie dworca z prawdziwego zdarzenia i jednocześnie architektonicznej ikony Kielc jest bardziej opłacalne dla miasta jako całości niż krótkowzroczny tzw. „kompromis”. Firma bardzo długo nie dopuszczała na dworzec firm konkurencyjnych, przez co nie miał on szans rozwijać się jako centrum komunikacyjne, a wokół powstawały osobne dworce autobusów.
8. Efektem zanegowania założeń przyjętych w projekcie planu będzie po prostu skokowa zmiana wartości nieruchomości. Czy rzeczywiście przyjęta w projekcie planu potencjalna powierzchnia na działalność komercyjną jest „niewystarczająca”? Jest zaskakująco duża.
9. Kielce nie zasługują na to by zrezygnować z rozwiązania dobrego na rzecz rozwiązania gorszego. Apel o prowadzenie działań których celem będzie rewitalizacja dworca PKS w formie zgodnej z zapisami przedłożonego MPZP.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 9**Treść uwagi:**

Poparcie dla planu.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 10**Treść uwagi:**

Brak treści uwagi.

Na prośbę uzupełnienia treści uwagi (wysłaną mailem w dniu 29.05.2013r.) – brak odpowiedzi.

Uwaga nie może być rozpatrzona, ponieważ nie zawiera treści.

Nr 11**Treść uwagi:**

Wniosek o pozostawienie dworca w obecnej formie z zachowaniem ruchu okrężnego.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 12

Treść uwagi:

Poparcie planu ochrony dworca PKS tj. zachowania układu komunikacyjnego na planie koła i funkcji komunikacyjnej jako podstawowej.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 13

Treść uwagi:

Plan dworca jest dobry. Dworzec należy chronić, a nie zmieniać.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 14

Treść uwagi:

Zachować dworzec PKS i jego widoczność.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 15

Treść uwagi:

Tak charakterystyczny punkt Miasta nie powinien być niszczone przez Jego władze.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 16

Treść uwagi:

Należy zachować bryłę dworca PKS wraz z peronami w niezmienionym kształcie. Nie wykluczać również inwestycji usługowo-handlowych wokół zgodnie z planami inwestora.

Uwaga uwzględniona w części.

Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia funkcji usługowo – handlowych, zgodnych z planami inwestora. W pozostałej części uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Uzasadnienie:

Wprowadzenie funkcji usługowo-handlowych zgodnych z planami inwestora uniemożliwi funkcjonowanie dworca autobusowego w istniejącym budynku.

Nr 17

Treść uwagi:

Popieram projekt planu i całkowitą ochronę istniejącego budynku dworca PKS.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 18

Treść uwagi:

Pełne poparcie dla planu. Należy chronić dworzec PKS i zachować jego funkcję.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 19**Treść uwagi:**

Popieram projekt planu i całkowitą ochronę istniejącego budynku dworca PKS.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 20**Treść uwagi:**

Zgadzam się z planem.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 21**Treść uwagi:**

Poparcie dla projektu planu. Dworzec PKS należy chronić i zachować ruch okrężny.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 22**Treść uwagi:**

Koniecznie musimy ochronić NASZ dworzec.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 23**Treść uwagi:**

Nie należy budować galerii handlowej. Kielecki dworzec PKS jest unikatem na skalę Polski, a nawet świata nie należy go zabudowywać. Można wprowadzić dodatkowe funkcje (wystawy, instalacje, przeglądy filmów).

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany. Projekt planu umożliwia wprowadzenie dodatkowych funkcji (wystawy, instalacje, przeglądy filmów).

Nr 24**Treść uwagi:**

Poparcie dla uchwalenia dla uchwalenia planu w zaproponowanej formie.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 25**Treść uwagi:**

Dworzec PKS i jego okolice musi być zachowany w obecnym kształcie.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 26**Treść uwagi:**

Poparcie ochrony dworca PKS poprzez proponowane brzmienie planu. Galerie handlowe należy tworzyć na obrzeżach miasta.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 27**Treść uwagi:**

Akceptacja projektu planu zmierzającego do ochrony dworca PKS (ochrona bryły, detalu, funkcji, ujęć widokowych) bez jego modyfikacji i zmian.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 28**Treść uwagi:**

Brak treści uwagi.

Na prośbę uzupełnienia treści uwagi (wysłaną mailem w dniu 29.05.2013r.) – brak odpowiedzi.

Uwaga nie może być rozpatrzona, ponieważ nie zawiera treści.

Nr 29**Treść uwagi:**

Poparcie dla ochrony dworca PKS poprzez proponowane brzmienie planu.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 30**Treść uwagi:**

Poparcie dla planu ochrony dworca PKS, nie dla kolejnej galerii.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 31**Treść uwagi:**

Poparcie dla planu, nie dla galerii handlowej.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 32**Treść uwagi:**

Poparcie dla całego planu.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 33**Treść uwagi:**

Poparcie ochrony dworca PKS.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 34**Treść uwagi:**

Należy chronić dworzec PKS przed wyburzeniem.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 35**Treść uwagi:**

Poparcie dla projektu planu i ochrony dworca PKS.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 36**Treść uwagi:**

Plan do zachowania , dworzec PKS należy chronić.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 37**Treść uwagi:**

Poparcie dla planu. Architektura dworca PKS powinna być pod ochroną.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 38**Treść uwagi:**

Poparcie dla planu i jego jak najszybszego uchwalenia.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 39**Treść uwagi:**

Dworca nie można zniszczyć budując galerię handlową.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 40**Treść uwagi:**

Apel o zachowanie w niezmienionej formie bryły dworca PKS.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 41**Treść uwagi:**

Budynek dworca PKS powinien pozostać. Priorytetem powinno być zachowanie funkcji komunikacyjnej opartej na planie koła, poszerzonej o część handlową, która nie powinna dominować nad bryłą dworca.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 42**Treść uwagi:**

Stowarzyszenie popiera proponowaną treść planu, która zmierza do zachowania dworca PKS. Wnosi o dodanie w części opisowej § 14 ust. 1 pkt. 3 nowego pkt. 4 wymogów zapewnienia minimalnej ilości miejsc parkingowych dla rowerów w terenach UC1, UKZ1, U1-2, UK1, U/M1-2.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Ustalanie ścisłych parametrów dla parkingów rowerowych jest zbyt rygorystyczne, nadmierne i niecelowe. W zamierzeniu komunalne stojaki rowerowe rozmieszczone będą w przyszłości w przestrzeni publicznej w obszarze planu.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie nakłada obowiązku ustalania w planie miejscowym wskaźników parkingowych dla rowerów.

Nr 43**Treść uwagi:**

Poparcie dla planu.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 44**Treść uwagi:**

Należy zachować układ komunikacyjny na planie koła i funkcję obiektu komunikacyjnego miasta Kielc.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 45**Treść uwagi:**

Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:

1) §5

Pkt. 5 - Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnie miejskich, centrów twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², biur, hoteli urzędów

Pkt. 6 - KP1 – tereny parkingów

Pkt. 9 – skreśla się

Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo – jezdnych

2) §6

Pkt. 1 lit. b – sylweta budynku dworca komunikacji zbiorowej – kopuła z charakterystycznymi świetlikami z możliwością modernizacji i przebudowy,

Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2

Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m²

Pkt. 3 lit. k - istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki, zgodnie z rysunkiem planu

3) §8

Pkt. 2 - sylwety budynku dworca autobusowego, poprzez ustalenie zasad jego remontu, przebudowy, rozbudowy, zgodnie z § 23, w ramach terenu UKZ1.

Pkt. 2 lit. a - zachowanie formy architektonicznej przykrycia hali głównej dworca PKS z możliwością modernizacji, wymiany elementów i materiałów

Pkt. 2 lit. b - skreśla się

4) §13

Pkt. 2 - Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1

5) §14

Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta:

- skreśla się,

- połączone z ulicą KDL1 – skreśla się,

- KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),

6) §21

Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5

Ust. 2 pkt. 4 - Obsługa komunikacyjna: z ulic KDG1 i KDG2 w relacjach prawoskrętnych

7) §23

Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centrotwórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1.

Ust. 2 pkt1 - przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, handlu

Ust. 2 pkt.2 - przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia

Ust. 2 pkt. 3 lit. a - zgodnie z rysunkiem planu

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 - istniejącego budynku dworca autobusowego: wysokość kopuły do zachowania

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5

Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się

Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 2 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. e - zakaz lokalizacji obiektów budowlanych

Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h - skreśla się

Ust. 2 pkt. 5 lit. a - z ulicy KDZ1

Ust. 2 pkt. 5 lit. b - z ulicy KDG1,

Ust. 2 pkt. 5 lit. c - z ulicy KDD2,

powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi

8) §25 – skreśla się w całości

9) §28

Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi

10) §29 – skreśla się w całości

11) 34 – skreśla się w całości

Uwagi ogólne:

- 1) Zapisy projektu planu winny zagwarantować obecność w tej lokalizacji funkcji transportu zbiorowego/komunikacji autobusowej bez ograniczania funkcji uzupełniających jakimi są usługi i handel.
- 2) Wprowadzenie wnioskowanych zapisów byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium, wedle którego przedmiotowa nieruchomość znajduje się w obszarze rozmieszczenia wielko powierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² oznaczonego na rysunku studium symbolem p-WOH 6.
- 3) Wprowadzenie proponowanych zapisów, umożliwi w przyszłości zrealizowanie na przedmiotowej nieruchomości wielofunkcyjnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, które będzie odpowiedzią na potrzeby mieszkańców miasta Kielce jako stolicy województwa świętokrzyskiego a także mieszkańców całego regionu.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uwagi szczegółowe:

Ad. 1)

Nadrzędnym celem projektu planu jest zachowanie funkcji i formy istniejącego dworca autobusowego, którego wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone zostały wpisem do gminnej ewidencji zabytków.

Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m² (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m² – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m² byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m² – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m².

Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne.

Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m² (kilka- do kilkunastu tys. m²) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPI3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojścia do poszczególnych terenów.

Ad. 2), 3)

Nie można wprowadzić proponowanych zmian, ponieważ zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do gminnej ewidencji zabytków) to dzieło wybitne, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywczość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.

Proponowane zmiany dotyczące nośników reklamowych dopuściłyby w obrębie terenu objętego granicami planu dowolność w tej kwestii, co spowodowałoby chaos przestrzenny. Ustalenia projektu planu w tym zakresie gwarantują porządek oraz ład przestrzenny, co jest nadrzędnym celem każdego planu miejscowego.

Ad. 4)

Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).

Ad. 5)

Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPI3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w

projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Plan nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno – prawnej – w tym ustanowienia służebności gruntowej. Teren UC1 obecnie posiada złożoną strukturę własnościową.

Szczegółowa konstrukcja podnoszonych ustaleń wynika z wymogów §4 pkt. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ad. 6)

Wskaźnik powierzchni zabudowy nie może przekraczać wartości 1, a zaproponowano 1,5.

Dopuszczenie zjazdów z ulic KDG1 i KDG2 nie jest możliwe, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu.

Ponadto zaplanowana obsługa komunikacyjna terenu UC1 jest zgodna z rozwiązaniami przyjętymi w realizowanym projekcie „Budowa węzła drogowego u zbiegu ulic: Żelazna, 1 Maja. Zagnańska wraz z przebudową Ronda im. Gustawa Herlinga – Grudzińskiego. Ustalenia projektu planu sformułowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD.

Ad. 7)

Nadrzędnym celem projektu planu jest zachowanie funkcji i formy istniejącego dworca autobusowego, którego wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone zostały wpisem do gminnej ewidencji zabytków.

Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m² (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m² – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m² byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m² – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m².

Lokalizacje obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m² przewidziano na terenie UC1.

Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne.

Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m² (kilka- do kilkunastu tys. m²) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.

Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywczość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi główny element budujący tożsamość miasta.

Istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkowania pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.

Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojścia do poszczególnych terenów.

Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Ad. 8) ÷ 11)

Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojścia do poszczególnych terenów.

Zaplanowane ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Pozostałe uzasadnienie jak w pkt.5.

Uwagi ogólne:**Ad. 1.**

Uzasadnienie jak dla uwag szczegółowych – pkt.1.

Ad. 2.

W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².

Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.

Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „*Wszystkie nowo powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.*”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielkopowierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokową zespołu budynku dworca i kościoła.

Ustalenia projektu planu umożliwiają prowadzenie działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.

Ad. 3.

Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielnego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.

Nr 46**Treść uwagi:**

Zachowanie unikatowego dworca – obiektu w skali międzynarodowej, nowoczesnej wizytówki Kielc. Dworzec wraz z przyległym terenem powinien być chroniony i przywrócony do dawnej świetności.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 47**Treść uwagi:**

Uwaga złożona w imieniu Stowarzyszenia Nasz Dom. Propozycja realizacji nowoczesnej hali targowej zintegrowanej z centrum komunikacyjnym. Wykorzystująca i utrzymująca funkcje dworca PKS, uzupełniając je o niezbędne funkcje handlowe i usługowe. Koncentrując się na zapewnieniu kompleksowego systemu komunikacyjnego na terenie miasta i regionu wraz z uwzględnieniem komunikacji ogólnokrajowej.

W związku ze zmianami własnościowymi terenu, na którym funkcjonuje dworzec PKS, proponowana lokalizacja stanowi idealne miejsce do realizacji nowoczesnej hali targowej z zachowaniem funkcji komunikacyjnej. Proponowane rozwiązanie w pełni zaspokoi oczekiwania mieszkańców Kielc, poszukując możliwości robienia zakupów w tradycyjnym miejscu handlu – jakim jest targ miejski. Realizacja nowoczesnej hali targowej, na wzór targowych funkcjonujących w miastach zachodniej Europy, wokół lub z wykorzystaniem dotychczasowego budynku dworca PKS stanowić będzie doskonałą alternatywę dla planowanego do likwidacji placu targowego przy ul. Seminaryjskiej.

Uwaga uwzględniona w części.**Uzasadnienie :**

Uwaga uwzględniona w części (projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany) dotyczącej zachowania funkcji i formy istniejącego budynku dworca oraz wprowadzenia lokalizacji hali targowej.

Uwaga nieuwzględniona w zakresie sposobu połączenia wyżej wymienionych funkcji. Proponowana koncepcja jest próbą powiązania dworca autobusowego z funkcją handlową (budynek będący zespołem niskich pawilonów handlowych w układzie korytarzowym). Zaproponowany zespół pawilonów nie stanowi hali targowej w dosłownym rozumieniu tego pojęcia.

Bezpośrednie sąsiedztwo obu funkcji uniemożliwia prawidłowe funkcjonowanie zarówno dworca autobusowego, jak i zaproponowanego zespołu pawilonów.

Nr 48**Treść uwagi:**

W efekcie obrad Prezydium Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego w Kielcach w dniu 15 maja 2013r. poświęconych problematyce działalności PKS Kielce S.A. w likwidacji, w rozpatrywanej sprawie został przyjęty Apel Prezydium WKDS.

1. Strony wojewódzkiej instytucji dialogu społecznego wyrażają niepokój wynikający z szeregu negatywnych konsekwencji, jakie mogą być skutkiem braku rzeczowej współpracy w kierunku poszukiwania rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez obie strony.
2. Działalność kieleckiego PKS jest przedmiotem zainteresowania WKDS, przede wszystkim ze względu na funkcję i znaczenie przedsiębiorstwa w systemie publicznych usług komunikacyjnych miasta Kielce i województwa świętokrzyskiego.
3. Strona reprezentowana przez „Pracodawców RP” popierająca przedstawioną przez PKS 2 koncepcję Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, zwracała uwagę na pilną, ze względu na stan obiektu, potrzebę rozpoczęcia jego gruntownej modernizacji i stabilizacji funkcji komunikacyjnej PKS w Kielcach.
4. Pozostałe uwagi dotyczące przedstawionego przez PKS 2 projektu Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dotyczyły zaburzenia jego proporcji poprzez widoczną dominację funkcji komercyjnej nad komunikacyjną.

Przedstawiciele Prezydium Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego biorąc pod uwagę, że zainteresowane strony, deklarują potrzebę regionalnego centrum komunikacyjnego i są zgodni, że jego lokalizacja na kieleckim Dworcu PKS jest z wielu względów optymalna – apelują o rzeczowe, merytoryczne rozmowy na temat warunków jakie powinien uwzględniać projekt inwestycji w zakresie funkcji, koncepcji architektonicznej, czy rozwiązań komunikacyjnych.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.**Nr 49****Treść uwagi:****Uwagi ogólne:**

1. Z opracowanego projektu planu oraz wniosku Przedsiębiorstwa Komunikacji samochodowej w Kielcach Spółka Akcyjna w likwidacji wynika, że plan w sposób arbitralny ingeruje w zagospodarowanie terenu dworca, ponieważ:
 - 1) Przez teren dworca zaplanowano przeprowadzenie drogi publicznej – ulicy,
 - a) (dwujezdniowej) w ciągu obecnie istniejącej wewnętrznej drogi wjazdowej od ulicy Czarnowskiej do dworca (dotychczas ze stanowiskami dla wysiadających),
 - b) po terenie dworca na przedłużeniu ulicy Składowej oddzielając planowane parkingi od stanowisk odjazdowych,
 - c) następnie do ulicy 1 Maja oddzielając pozostałe tereny dworca parkingu autobusów od terenu kościoła Podwyższenia Świętego Krzyża,
 - 2) tereny między planowanym odcinkiem ulicy jak ppkt. 1c a ulicą P. Gosiewskiego wydzielono i w całości przeznaczono pod budowę wielko powierzchniowych obiektu handlowego bez zapewnienia obsługi komunikacyjnej w szczególności obsługi dostaw, straży pożarnej i innych służb ratowniczych,
 - 3) działalność obsługi ruchu pasażerskiego pozostawiono wyłącznie na terenie ze stanowiskami odjazdowymi znajdującymi się na jezdni przy koronie wokół budynku i powiększony o strefy przestrzeni ogólnodostępnej,
 - 4) wprowadzono zakazy modernizowania i rozbudowy elementów, które są niezbędne do utworzenia nowoczesnego zintegrowanego centrum komunikacyjno – usługowego.
2. Zapisy te skutkują niekorzystnie w zakresie:
 - 1) pogorszenia bezpieczeństwa skutkiem zagęszczenia ruchu pojazdów i wystąpienia kolizji w ruchu pieszych i pojazdów,
 - 2) pogorszenia bezpieczeństwa poprzez likwidację stanowisk dla pasażerów kończących podróże (dla wysiadających),
 - 3) brak możliwości obsługi nowoczesnych autobusów pasażerskich w istniejącym dworcu PKS,
 - 4) wyłączenie części terenów służących do celów operacyjnych dworca pod drogi publiczne, wyłączenie przy tym 1-3 stanowisk odjazdowych dla autobusów na obwodzie budynku dworca,
 - 5) zmniejszenia możliwości operacyjnych dworca wobec braku niezbędnych miejsc postojowych dla pasażerów,
 - 6) pozbawienie potencjalnych możliwości świadczenia innych usług poza komunikacyjnymi dla osób i przedsiębiorców przebywających na terenie dworca i utworzenia zintegrowanego centrum komunikacyjnego usługowego zapewniającego efektywność ekonomiczną,
 - 7) konieczności wykonania kosztownej inwestycji przeniesienia węzłów zasilania budynku dworca oraz powiązanej z tym przebudowy sieci infrastruktury technicznej przed zlikwidowaniem budynku pomocniczego/technicznego w tym wykupu przez Miast Kielce terenów pod ww drogi,
 - 8) obciążenia elementów techniczno – ruchowych kosztami utrzymania tzw. Strefy ogólnodostępnej.
3. Planowane zmiany ograniczają w znacznym stopniu funkcje użytkowe, możliwości zagospodarowania nieruchomości, drastycznie obniżają jej wartość, mogą spowodować paraliż i brak inwestycji w tym terenie, który na dzień dzisiejszy zapewnia jedyne w mieście miejsce obsługi pasażera komunikacji samochodowej.
4. Dla prawidłowego spełnienia potrzeb w zakresie obsługi komunikacyjnej niezbędnym jest odwrócenie niekorzystnych tendencji rozczłonkowania odjazdu autobusów z wielu punktów odprawy i zapewnienie prawidłowego funkcjonowania jednego zintegrowanego centrum dla zbiorowej komunikacji samochodowej. Bazą tego rozwiązania powinien w dalszym ciągu pozostać

teren obecnego Dworca PKS, który oprócz warunków operacyjnych, musi posiadać zaplecze niezbędne dla rozwoju działalności komercyjnej i innej zapewniającej finansowanie kosztów utrzymania obiektów.

5. Przyjęcie proponowanego przez BPP projektu planu stwarza zagrożenie, że jako jedyne tej rangi miasto w kraju Kielce nie będą posiadać funkcjonalnego i bezpiecznego dworca autobusowego dla komunikacji zbiorowej.
6. Uwagi z pisma znak:PKS SA-DN 149/02/2013 z dnia 26.02.2013r.:

Uwagi ogólne:

- 1) Zapisy projektu planu winny zagwarantować obecność w tej lokalizacji funkcji transportu zbiorowego/komunikacji autobusowej bez ograniczania funkcji uzupełniających jakimi są usługi i handel.
- 2) Wprowadzenie wnioskowanych zapisów byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium, wedle którego przedmiotowa nieruchomość znajduje się w obszarze rozmieszczenia wielko powierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² oznaczonego na rysunku studium symbolem p-WOH 6.
- 3) Wprowadzenie proponowanych zapisów, umożliwi w przyszłości zrealizowanie na przedmiotowej nieruchomości wielofunkcyjnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, które będzie odpowiedzią na potrzeby mieszkańców miasta Kielce jako stolicy województwa świętokrzyskiego a także mieszkańców całego regionu.

Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:

1) §5

Pkt. 5 – Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogóło miejskich, centro twórczych w tym obiekty handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²

Pkt. 6 – KP1 – tereny parkingów

Pkt. 9 – skreśla się

Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo – jezdnych

2) §6

Pkt. 1 lit. b – sylweta budynku dworca komunikacji zbiorowej – kopuła z charakterystycznymi świetlikami

Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2

Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m²

Pkt. 3 lit. k – istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki, zgodnie z rysunkiem planu

3) §8

Pkt. 2 – sylwety budynku dworca autobusowego, poprzez ustalenie zasad jego remontu, przebudowy, rozbudowy, zgodnie z § 23, w ramach terenu UKZ1.

Pkt. 2 lit. a – zachowanie formy architektonicznej przykrycia hali głównej dworca PKS

Pkt. 2 lit. b – skreśla się

4) §13

Pkt. 2 – Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1

5) §14

Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta:

- KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),

6) §21

Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5

Ust. 2 pkt. 4 – Obsługa komunikacyjna: z ulic KDL1 oraz KDG1 i KDG2 w relacjach na prawo skręt

7) §23

Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centro twórczych w tym obiekty handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1.

Ust. 2 pkt1 – przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej,

Ust. 2 pkt.2 – przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia

Ust. 2 pkt. 3 lit. a – zgodnie z rysunkiem planu

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 – istniejącego budynku dworca autobusowego: wysokość kopuły do zachowania

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 – skreśla się

Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5

Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się

Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 – skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 2 – skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c – skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. e – zakaz lokalizacji obiektów budowlanych

Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h – skreśla się

Ust. 2 pkt. 5 lit. a – z ulicy KDZ1

Ust. 2 pkt. 5 lit. b – z ulicy KDG1,

powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi

8) §25 – skreśla się w całości

9) §28

Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi

10) §29 – skreśla się w całości

11) 34 – skreśla się w całości

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uwagi ogólne:

Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywczość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.

Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.

Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.

Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPI3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojścia do poszczególnych terenów.

Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielonego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest

tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.

Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkowania pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.

Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprawianych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów.

Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m² (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m² – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m² byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m² – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m².

Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne.

Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m² (kilka- do kilkunastu tys. m²) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.

W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².

Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.

Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „Wszystkie nowo powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca

autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielko powierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokową zespołu budynku dworca i kościoła.

Jednocześnie ustalenia projektu planu dają możliwość prowadzenia działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.

Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformułowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD.

W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez dodatkowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).

Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).

Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.

Nr 50

Treść uwagi:

Uwagi ogólne:

1. Plan bardzo niekorzystnie ingeruje w zagospodarowanie terenu istniejącego dworca PKS ponieważ:
 - 1) Obsługę ruchu pasażerskiego pozostawiono wyłącznie na terenie ze stanowiskami odjazdowymi znajdującymi się na jezdni przy koronie wokół dworca, powiększając ten teren o strefy przestrzeni ogólnodostępnej,
 - 2) Znaczną część powierzchni dworca (obecnie placów postojowych dla autobusów) wydzielono pod budowę wielko powierzchniowego obiektu handlowego,
 - 3) Na terenie dworca zaprojektowano drogę publiczną likwidując przy tym stanowiska dla wsiadających i budynek zaplecza technicznego oraz oddzielając planowany parking od stanowisk odjazdowych i planowanego obiektu handlowego, przez co generuje się bardzo niebezpieczny ruch pieszych,
 - 4) Wprowadzono w zapisach zakazy modernizowania i rozbudowy elementów dworca, które uniemożliwiają utworzenia nowoczesnego zintegrowanego centrum usługowo komunikacyjnego
2. Zmiany te skutkują niekorzystnie w zakresie:
 - 1) pogorszenia bezpieczeństwa (zagęszczenie ruchu pojazdów i wystąpienie kolizji w ruchu pieszych i pojazdów, likwidacja stanowisk dla wysiadających),
 - 2) wyłączenia części terenów dworca służących do celów operacyjnych pod ulicę, powodujących przy tym konieczność wyłączenia 1-3 stanowisk odjazdowych na obwodzie budynku dworca,
 - 3) ograniczania możliwości operacyjnych dworca wobec braku niezbędnych miejsc postojowych dla pasażerów,
 - 4) pozbawienie możliwości utworzenia nowoczesnego zintegrowanego centrum usługowo komunikacyjnego, które zapewniłoby efektywność ekonomiczną przez świadczenie usług innych

- poza komunikacyjnymi przez komunikacyjnymi przez przedsiębiorców funkcjonujących do celów komercyjnych
- 5) konieczność wykonania kosztownej inwestycji przeniesienia węzłów zasilania budynku dworca oraz powiązanej z tym przebudowy sieci infrastruktury technicznej przed zlikwidowaniem budynku pomocniczego/technicznego.
 3. Projektowane zmiany ograniczają w znacznym stopniu jego funkcje użytkowe, możliwości efektywnego zagospodarowania nieruchomości, drastycznie obniżają jej wartość użytkową, w konsekwencji mogą spowodować wycofanie się inwestorów, który zapewnia kontynuowanie działalności przewozowej i działalności dworca.
 4. Dla prawidłowego spełnienia potrzeb niezbędnym jest odwrócenie niekorzystnych tendencji rozczłonkowania odjazdów autobusów z wielu punktów odpraw i zapewnienia prawidłowego funkcjonowania jednego zintegrowanego centrum zbiorowej komunikacji samochodowej.
 5. Bazą tego rozwiązania powinien być obecny dworzec autobusowy PKS, musi również zapewnić zaplecze niezbędne dla rozwoju działalności komercyjnej i innej w sposób jednolity i skoncentrowany, zapewniający finansowanie kosztów utrzymania obiektów i działalności przewozowej.
 6. Przyjęcie zaproponowanego przez BPP projektu planu zagospodarowania przestrzennego stwarza zagrożenie, że jako jedyne miasto tej rangi w kraju Kielce nie będą posiadać funkcjonalnego i bezpiecznego dworca autobusowego dla komunikacji zbiorowej.
 7. Wnioskujemy o wprowadzenie zmian wg propozycji zawartych w piśmie znak:PKS SA-DN 149/02/2013 z dnia 26.02.2013r :
 - 1) Zapisy projektu planu winny zagwarantować obecność w tej lokalizacji funkcji transportu zbiorowego/komunikacji autobusowej bez ograniczania funkcji uzupełniających jakimi są usługi i handel.
 - 2) Wprowadzenie wnioskowanych zapisów byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium, wedle którego przedmiotowa nieruchomość znajduje się w obszarze rozmieszczenia wielko powierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² oznaczonego na rysunku studium symbolem p-WOH 6.
 - 3) Wprowadzenie proponowanych zapisów, umożliwi w przyszłości zrealizowanie na przedmiotowej nieruchomości wielofunkcyjnego Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, które będzie odpowiedzią na potrzeby mieszkańców miasta Kielce jako stolicy województwa świętokrzyskiego a także mieszkańców całego regionu.

Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:

1) §5

Pkt. 5 – Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogóło miejskich, centro twórczych w tym obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m²

Pkt. 6 – KP1 – tereny parkingów

Pkt. 9 – skreśla się

Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo – jezdnych

2) §6

Pkt. 1 lit. b – sylweta budynku dworca komunikacji zbiorowej – kopuła z charakterystycznymi świetlikami

Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2

Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m²

Pkt. 3 lit. k – istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki, zgodnie z rysunkiem planu

3) §8

Pkt. 2 – sylwety budynku dworca autobusowego, poprzez ustalenie zasad jego remontu, przebudowy, rozbudowy, zgodnie z § 23, w ramach terenu UKZ1.

Pkt. 2 lit. a – zachowanie formy architektonicznej przykrycia hali głównej dworca PKS

Pkt. 2 lit. b – skreśla się

4) §13

Pkt. 2 – Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1

5) §14

Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta:

- KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),

6) §21

Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5

Ust. 2 pkt. 4 – Obsługa komunikacyjna: z ulic KDL1 oraz KDG1 i KDG2 w relacjach na prawo skręt

7) §23

Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centro twórczych w tym obiekty handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1.

Ust. 2 pkt1 – przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej,

Ust. 2 pkt.2 – przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia

Ust. 2 pkt. 3 lit. a – zgodnie z rysunkiem planu

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 – istniejącego budynku dworca autobusowego: wysokość kopuły do zachowania

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 – skreśla się

Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5

Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się

Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 – skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 2 – skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c – skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. e – zakaz lokalizacji obiektów budowlanych

Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h – skreśla się

Ust. 2 pkt. 5 lit. a – z ulicy KDZ1

Ust. 2 pkt. 5 lit. b – z ulicy KDG1,

powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi

8) §25 – skreśla się w całości

9) §28

Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi

10) §29 – skreśla się w całości

11) 34 – skreśla się w całości

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uwagi ogólne:

Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywczość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.

Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.

Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.

Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworząc nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną

(samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojścia do poszczególnych terenów.

Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielnego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.

Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkowania pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.

Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprawianych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów.

Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m² (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m² – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m² byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m² – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m².

Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne.

Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m² (kilka- do kilkunastu tys. m²) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.

W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².

Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.

Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „*Wszystkie nowo powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.*”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielkopowierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokową zespołu budynku dworca i kościoła.

Jednocześnie ustalenia projektu planu dają możliwość prowadzenia działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.

Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformułowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD.

W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez dodatkowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).

Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).

Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.

Nr 51

Treść uwagi:

1. Elementem kluczowym polityki rozwoju terenów miasta Kielce, na których znajduje się dworzec PKS powinno być utrzymanie obowiązujących założeń Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, znajdującego się obecnie w fazie wyłożenia do wglądu
2. Zapisy projektu mpzp w sposób wystarczający i należyty chronią układ funkcjonalno-przestrzenny dworca PKS.

3. Pozostałe punkty uwagi nie dotyczą projektu planu (w przeważającej części dotyczą koncepcji przebudowy terenu dworca PKS).

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 52

Treść uwagi:

Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:

1) §5

Pkt. 5 - Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnie miejskich, centrów twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², biur, hoteli, urzędów

Pkt. 6 - KP1 – tereny parkingów

Pkt. 9 – skreśla się

Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo - jezdnych

2) §6

Pkt. 1 lit. b – skreśla się,

Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2

Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m²

Pkt. 3 lit. k - istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki, zgodnie z rysunkiem planu

3) §8

Pkt. 2 – skreśla się.

Pkt. 2 lit. a skreśla się

Pkt. 2 lit. b - skreśla się

4) §13

Pkt. 2 - Lokalizacje przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1

5) §14

Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta:

- skreśla się,

- połączone z ulicą KDL1 – skreśla się,

- KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),

6) §21

Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5

Ust. 2 pkt. 4 - Obsługa komunikacyjna: z ulic KDG1 i KDG2 w relacjach prawoskrętnych

7) §23

Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centro twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1.

Ust. 2 pkt1 - przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, handlu

Ust. 2 pkt.2 - przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia

Ust. 2 pkt. 3 lit. a - zgodnie z rysunkiem planu

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 - istniejącego budynku dworca autobusowego:

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5

Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się

Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 1,2 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. e - zakaz lokalizacji obiektów budowlanych

Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h - skreśla się

Ust. 2 pkt. 5 lit. a - z ulicy KDZ1

Ust. 2 pkt. 5 lit. b - z ulicy KDG1,

Ust. 2 pkt. 5 lit. c - z ulicy KDD2

powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi

8) §25 – skreśla się w całości**9) §28**

Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi

10) §29 – skreśla się w całości**11) 34 – skreśla się w całości**

Uwagi ogólne:

- 1) system obsługi komunikacyjnej przez lata został zdegradowany, a w propozycji mpzp bezpowrotnie zamyka się teren dzieląc go na nielogiczne i nieuporządkowane jednostki planistyczne,
- 2) dworzec PKS w obecnym kształcie architektonicznym i funkcjonalnym nie posiada żadnych wartości dla mieszkańców Kielc,
- 3) pełne poparcie dla zburzenia budynku obecnego dworca PKS i ewentualnego „zostawienia charakterystycznej kopuły,
- 4) trzeba znaleźć pomysł na zaadaptowanie charakterystycznej kopuły, wpisanie jej w nową zabudowę lub z niej zrezygnować i udostępnić cały teren nowatorskiemu przekształceniu jako jedną jednostkę planistyczną,
- 5) mpzp chroni bardzo niefunkcjonalne, kolizyjne wewnętrzne rozwiązanie komunikacyjne i podział terenu na jednostki, których nie można ze sobą powiązać bezkolizyjnie,
- 6) dla przyszłego rozwoju Kielce ważne jest zabezpieczenie istnienia nowoczesnego zintegrowanego wielofunkcyjnego centrum komunikacyjnego, które będzie dziełem wybitnym zarówno estetycznie, jak i i funkcjonalnie (bezkolizyjność, przepustowość, wygoda pasażerów, potencjał),
- 7) wprowadzenie zapisów z powyższymi uwagami byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium miasta Kielc,
- 8) plan dzieli teren dworca PKS na nieuporządkowane i nielogiczne jednostki planistyczne,
- 9) należy cały teren dworca PKS objąć jedną jednostką planistyczną pod zintegrowane wielofunkcyjne centrum komunikacyjne,
- 10) wprowadzenie zapisów z powyższymi uwagami byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium miasta Kielc,
- 11) wniosek o uwzględnienie w całości uwag zawartych w treści pisma.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.

Uwagi ogólne:

Nadrzędnym celem projektu planu jest zachowanie funkcji i formy istniejącego dworca autobusowego. Zabytkowy budynek istniejącego dworca autobusowego (wpisany do ewidencji zabytków) to wybitne dzieło architektury współczesnej, w którym z dużą kulturą połączono zasady modernizmu, odkrywczość rozwiązań komunikacyjnych, charakterystyczną, oryginalną formę i kolorystykę obiektu. Ponadto istniejący budynek dworca jest pozytywnym znakiem rozpoznawczym miasta Kielc, powiązany widokowo z neogotycką bryłą kościoła Św. Krzyża, stanowi jeden z głównych elementów budujących tożsamość miasta.

Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.

Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.

Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPJ3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworzą nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną

(samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojścia do poszczególnych terenów.

Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielnego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednorodny stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.

Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkowania pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.

Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprawianych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów.

Przy ochronie formy architektonicznej i funkcji istniejącego dworca, obecną powierzchnię budynku w wielkości ok. 2 500 m² (piwnica, parter z antresolą) można w sposób inżyniersko racjonalny (zabudowa skarpy od strony ul. Czarnowskiej w strefie pomiędzy istniejącymi tunelami) uzupełnić o dodatkowe ok. 2 000 m² – oba obiekty (budynki) o łącznej powierzchni ok. 4 500 m² byłyby strukturalnie niezależne, połączone komunikacyjnie istniejącymi tunelami. Z uwagi na fizyczną odrębność ww. obiektów, przy wzięciu pod uwagę niezbędnych powierzchni komunikacyjnych, pasażerskich i usług innych niż handel detaliczny, w każdym z nich powierzchnia sprzedażowa (netto) nie przekroczy 2 000 m² – wobec tego w terenie UKZ1 nie ustalono rozmieszczenia obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2 000 m².

Należy podkreślić, że znaczna powierzchnia terenu UKZ1 będzie przeznaczona pod usługi ogólnomiejskie metropolitalne.

Zlokalizowanie w ramach istniejącego budynku dworca autobusowego handlu wielkopowierzchniowego o parametrach istotnie większych od 2000m² (kilka- do kilkunastu tys. m²) zakłóciłoby funkcjonowanie podstawowej funkcji dworca tj. transportowej.

W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².

Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.

Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „*Wszystkie nowo powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.*”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielkopowierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokową zespołu budynku dworca i kościoła.

Jednocześnie ustalenia projektu planu dają możliwość prowadzenia działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium.

Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformułowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD.

W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez dodatkowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).

Nie dopuszcza się całego katalogu z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ponieważ jest to nieuzasadnione i nieracjonalne (powierzchnia terenu UKZ1 poniżej 2ha).

Nr 53

Treść uwagi:

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 54**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 55**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 56**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 57**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 58**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 59**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 60**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 61**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 62**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 63**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 64**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 65**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 66**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 67**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 68**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 69**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 70**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 71**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 72**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 73**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 74**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 75**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 76**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 77**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 78**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 79**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 80**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 81**Treść uwagi:**

Treść uwagi jak w pozycji 52.

Uwaga nieuwzględniona.**Uzasadnienie :**

Uzasadnienie nieuwzględnienia uwagi, jak w pozycji 52.

Nr 82**Treść uwagi:**

Uwagi szczegółowe dotyczą następujących ustaleń projektu planu:

1) §5

Pkt. 5 - Tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnie miejskich, centrów twórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m², biur, hoteli urzędów

Pkt. 6 - KP1 – tereny parkingów

Pkt. 9 – skreśla się

Pkt. 11 – KDPJ1-2 – tereny publicznych ciągów pieszo - jezdnych

2) §6

Pkt. 1 lit. b – skreśla się,

Pkt. 3 lit. e – skreśla się KP2

Pkt. 3 lit. f – zakaz instalowania nośników reklamowych powyżej 18m²

Pkt. 3 lit. k - istniejące obiekty budowlane w pasach drogowych oraz w terenie UC1 – do rozbiórki, zgodnie z rysunkiem planu

3) §8

Pkt. 2 – skreśla się.

Pkt. 2 lit. a skreśla się

Pkt. 2 lit. b - skreśla się

4) §13

Pkt. 2 - Lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, za wyjątkiem inwestycji celu publicznego z zakresu dróg, sieci infrastruktury technicznej oraz łączności publicznej w rozumieniu przepisów odrębnych oraz obiektów i urządzeń w terenie UKZ1

5) §14

Ust. 1 pkt. 2 lit. b – Ulice zapewniające obsługę komunikacyjną terenów zabudowy i powiązane z podstawowym układem komunikacyjnym miasta:

- skreśla się,

- połączone z ulicą KDL1 – skreśla się,

- KDD2 (ulica Składowa) włączona (jedynie relacje prawoskrętne) do ulicy Czarnowskiej (poza granicami planu),

6) §21

Ust. 2 pkt. 2 lit. c - 1,5

Ust. 2 pkt. 4 - Obsługa komunikacyjna: z ulic KDG1 i KDG2 w relacjach prawoskrętnych,

7) §23

Ust. 1- Wyznacza się tereny zintegrowanego centrum komunikacyjnego z funkcjami usług ogólnomiejskich, centrotwórczych w tym obiektu handlowego o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² – oznaczony na rysunku planu symbolem UKZ1.

Ust. 2 pkt1 - przeznaczenie podstawowe: usługi, usługi komunikacji zbiorowej, handlu

Ust. 2 pkt.2 - przeznaczenie dopuszczalne: biura, administracja, hotel, gastronomia

Ust. 2 pkt. 3 lit. a - zgodnie z rysunkiem planu

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 1 - istniejącego budynku dworca autobusowego:

Ust. 2 pkt. 3 lit. b tiret 2, 3 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 3 lit. c – do 1,5

Ust. 2 pkt. 3 lit. d – nie określa się

Ust. 2 pkt. 3 lit. e tiret 2, 3, 4 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. a tiret 1,2 - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. b, c - skreśla się

Ust. 2 pkt. 4 lit. e - zakaz lokalizacji obiektów budowlanych

Ust. 2 pkt. 4 lit. g, h - skreśla się

Ust. 2 pkt. 5 lit. a - z ulicy KDZ1

Ust. 2 pkt. 5 lit. b - z ulicy KDG1,

Ust. 2 pkt. 5 lit. c - z ulicy KDD2

powyższe w uzgodnieniu z Zarządcą Drogi

8) §25 – skreśla się w całości**9) §28**

Ust. 2 pkt. 2 lit. b – dojazd do terenu UKZ1, zgodnie z warunkami technicznymi w uzgodnieniu z zarządcą drogi

10) §29 – skreśla się w całości**11) 34 – skreśla się w całości****Uwagi ogólne:****Część nr 1**

Zapisy, zaproponowane w projekcie planu, skutkują niekorzystnie w następujących obszarach:

- bezpieczeństwa w ruchu pieszych i pojazdów, które zostaje zaburzone skutkiem zagęszczenia ruchu i wystąpienia kolizji,

- pogorszenia bezpieczeństwa poprzez likwidację stanowisk dla pasażerów kończących podróż (dla wysiadających),
- powodują brak prawidłowej, bezpiecznej obsługi nowoczesnych autobusów pasażerskich w obszarze istniejącego dworca autobusowego,
- wyłączają części terenów służących do celów operacyjnych dworca pod drogi publiczne,
- znacznie ograniczają możliwości operacyjne dworca ze względu na brak niezbędnych miejsc postojowych dla pasażerów,
- pozbawiają właściciela terenu potencjalnych możliwości świadczenia innego, poza komunikacyjnymi, rodzaju usług dla osób i przedsiębiorców przebywających na terenie dworca,
- uniemożliwiają stworzenie zintegrowanego centrum komunikacyjno – usługowego w formie, która zapewni przedsięwzięciu efektywność ekonomiczną,
- elementy techniczno – ruchowe zostają obciążone w sposób niezgodny z zasadami ekonomii kosztami utrzymania tzw. sfery ogólnodostępnej.

Część nr 2

- 1) zapisy planu winny zagwarantować funkcję transportu zbiorowego-komunikacji autobusowej bez ograniczenia funkcji uzupełniających (usługi, handel, biura, hotele, urzędy),
- 2) zapisy planu pozbawiają możliwości prowadzenia działalności gospodarczej w zgodzie z zapisami studium,
- 3) plan dzieli teren dworca PKS na nieuporządkowane i nielogiczne jednostki planistyczne,
- 4) niecelowym jest zachowanie elementów komunikacyjnych dworca przy rezygnacji z prawidłowego powiązania go z układem zewnętrznym (brak włączenia dworca do ulicy Gosiewskiego),
- 5) układ komunikacyjny na planie koła jest niebezpieczny i niefunkcjonalny,
- 6) należy cały teren dworca PKS objąć jedną jednostką planistyczną pod zintegrowane wielofunkcyjne centrum komunikacyjne (załącznik graficzny do proponowanych zmian na rysunku planu),
- 7) wprowadzenie zapisów z powyższymi uwagami byłoby w pełni zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium miasta Kielc,
- 8) wniosek o uwzględnienie w całości uwag zawartych w treści pisma.

Uwaga nieuwzględniona.

Uzasadnienie :

Uzasadnienie do odrzucenia uwag szczegółowych, jak w pozycji 45.

Uwagi ogólne:

Część nr 1

Istniejące, opatentowane rozwiązanie funkcjonowania komunikacyjnego dworca, przy ruchu okrężnym autobusów i 100% separacji ruchu kołowego i pieszego, cechują się przede wszystkim wysokim stopniem bezpieczeństwa. Rozwiązania planu gwarantują także bezpieczną separację ruchu „dworcowego” (autobusowego) od ruchu ogólnomiejskiego, związanego z funkcjami komercyjnymi. Plan nie zakłada likwidacji stanowiska dla wysiadających. Skrajnia istniejących stanowisk odjazdowych w wysokości do 430 cm (średnio 420 cm) pozwala na obsługę nowoczesnych wysokopodłogowych jedno piętrowych autobusów. Miejsca postojowe dla pasażerów mogą być realizowane na terenie KP2. Nie istnieją przesłanki dla tezy, że funkcjonowanie zaprojektowanego obiektu będzie pozbawione efektywności ekonomicznej.

Na terenie UKZ1 mogą być realizowane cele operacyjne (transportowe) dworca. Projekt planu zakłada funkcjonowanie transportowe dworca na zasadach dotychczasowych.

Miejsca postojowe dla pasażerów mogą być realizowane na terenie parkingu KP2.

Projekt planu nie pozbawia właściciela terenu potencjalnych możliwości świadczenia innego, poza komunikacyjnymi, rodzaju usług dla osób i przedsiębiorców przebywających na terenie dworca ponieważ dopuszcza lokalizację usług ogólnomiejskich metropolitalnych.

Nie istnieją przesłanki dla tezy, że funkcjonowanie zaprojektowanego obiektu będzie pozbawione efektywności ekonomicznej.

Część nr 2

Ad. 1)

Wszystkie funkcje wymienione w uwadze są przez projekt planu dopuszczone na terenie UKZ1. Jedyne ograniczenia wynikają pośrednio z konieczności zachowania architektury budynku dworca. Handel wielkopowierzchniowy jest dopuszczony na terenie UC1 (do 15000m²).

Ad. 2)

Ustalenia projektu planu umożliwiają prowadzenie działalności gospodarczej i są zgodne z ustaleniami studium. W studium teren planu znajduje się w obrębie obszaru rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².

Zgodnie z zapisami studium w obszarach tych dopuszcza się lokalizowanie także innych funkcji, takich jak: magazynowe, usługi ogólnomiejskie i podstawowe, handel i rzemiosło, w ograniczonym zakresie funkcja mieszkaniowa. Dopiero w planie miejscowym jest możliwość szczegółowego rozmieszczenia tych funkcji, co zostało dokonane.

Mając na uwadze również to, że zgodnie ze studium: „*Wszystkie nowo powstające wielkopowierzchniowe obiekty handlowe powinny w sposób harmonijny wpisywać się w kulturowy krajobraz miasta Kielce.*”, zachowana została forma i funkcja budynku zabytkowego dworca autobusowego, w którym dopuszczono jedynie usługi ogólnomiejskie, a obiekt wielkopowierzchniowy zlokalizowany jest w projekcie planu na północ od budynku dworca w miejscu i w sposób jak najmniej ingerujący w panoramę widokową zespołu budynku dworca i kościoła.

Ad. 3)

Teren PKS został podzielony na dwa, niezależne, duże obszary funkcjonalne UKZ1 – dworzec autobusowy, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² (między innymi hala targowa), z uwagi na to, że w jednym obiekcie ze względów logistycznych nie jest wskazane połączenie tych funkcji, a istniejący dworzec autobusowy jest chroniony ze względu na wysokie wartości architektoniczne i funkcjonalne, potwierdzone wpisem do gminnej ewidencji zabytków.

Ponadto istniejący dworzec autobusowy jest idealnie funkcjonalny, posiada bardzo dużą przepustowość, bezpieczeństwo i wygodę użytkowania pod każdym względem (rozwiązanie opatentowane). Bez większych przeróbek jest w stanie przyjąć planowaną od lat funkcję

nowoczesnego centrum komunikacyjnego, łączącego wszystkie formy kołowego transportu publicznego.

Teren parkingu KP2, został wyznaczony głównie na potrzeby UKZ1, UC1 i UK1- w bliskim ich sąsiedztwie, w centralnym punkcie obszaru planu, w celu zminimalizowania długości dojścia do poszczególnych terenów.

Ulica KDL1 została zaplanowana po istniejącym ciągu komunikacji kołowej.

Ulice KDL1 i KDD1 oraz publiczny ciąg pieszo – jezdny KDPI3 łączą tereny UKZ1, UC1, UK1 i KP2, tworząc nieprzerwany ciąg komunikacyjny, zapewniając prawidłową obsługę komunikacyjną (samochodową, pieszą, rowerową) całego założenia i powiązanie z ulicami podstawowego układu komunikacyjnego miasta (z układem zewnętrznym).

Przy podziale obszaru planu na poszczególne tereny brano pod uwagę m.in. strukturę własności oraz zapewnienie dostępu do drogi publicznej terenów planowanych pod zabudowę. Nie wyznaczenie w projekcie planu dodatkowych (poza istniejącymi) terenów komunikacji publicznej wiązałoby się z pozbawieniem dostępu do drogi publicznej m. in. terenu UC1.

Plan nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno – prawnej – w tym ustanowienia służebności gruntowej. Teren UC1 obecnie posiada złożoną strukturę własnościową.

Szczegółowa konstrukcja podnoszonych ustaleń wynika z wymogów §4 pkt. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zatem podział całego obszaru na planowane tereny funkcjonalne jest przemyślany i logiczny.

Ad. 4)

Obsługa komunikacyjna z ulicy KDG1 (Gosiewskiego) nie jest możliwa, gdyż naruszałoby to przepis § 113 ust. 7 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z dnia 2 marca 1999r.), zgodnie z którym wyjazd z drogi i wjazd na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, m. in. w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła oraz na odcinku występowania dodatkowego pasa ruchu. Ustalenia projektu planu sformułowano w uzgodnieniu z zarządcą drogi – MZD.

W planie został zachowany dotychczasowy sposób obsługi komunikacyjnej dworca, który do tej pory zdawał egzamin (bez dodatkowych połączeń z ulicą Gosiewskiego).

Ad. 5)

Zastosowany układ komunikacyjny dworca został opatentowany w roku 1975 i do dziś spełnia swoją funkcję. Główną zaletą istniejącego rozwiązania jest bezkolizyjność ruchu autobusów i pieszego, gwarantująca bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Takie rozwiązanie eliminuje konieczność manewru cofania, zapewnia najwyższą przepustowość dworca pod względem liczby odprowadzanych autobusów z pojedynczego stanowiska i obsługiwanych pasażerów. Nie można zatem zgodzić się z tezą zawartą w uwadze.

Ad. 6)

Objęcie całego terenu wykupionego przez spółkę PKS 2 granicami jednego i niepodzielnego obszaru funkcjonalnego UKZ1 (w formie przedstawionej na załączniku graficznym przez składającego uwagę) nie jest możliwe z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do drogi publicznej o odpowiednim standardzie dla terenu handlu wielkopowierzchniowego o symbolu UC1. Taki dojazd możliwy jest tylko z istniejącego wjazdu z ulicy Czarnowskiej. Ustalenie w planie miejscowym służebności gruntowej (przejazd z ulicy Czarnowskiej do terenu UC1 poprzez teren UKZ1, np. drogą wewnętrzną) nie jest możliwe, ponieważ plan miejscowy nie może regulować zagadnień ze sfery cywilno-prawnej. Działki wchodzące w skład terenu UC1 mają niejednolity stan własnościowy. Ponadto, z uwagi na konieczność zapewnienia sprawnego i bezpiecznego funkcjonowania dworca, należy odseparować ruch kołowy związany z transportem zbiorowym („dworcowy”) od ruchu ogólnomiejskiego związanego z dużym komercyjnym obiektem handlowym UC1. Z uwagi na powyższe zachodzi konieczność zaplanowania ulicy publicznej KDL1, która pełni wszystkie wymienione funkcje.

Ad. 7)

Uzasadnienie jak w pkt. 2.

Ad. 8)

Mając na uwadze powyższe uwaga w całości nie może być uwzględniona.

Nr 83**Treść uwagi:**

Poparcie dla planu.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 84**Treść uwagi:**

Chodzi o zablokowanie kolejnego centrum handlowego.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Nr 85**Treść uwagi:**

Należy dołożyć wszelkich starań, aby zachować dworzec PKS.

Uwaga uwzględniona, lecz projekt planu nie wymaga w tym zakresie zmiany.

Przewodniczący Rady Miasta Kielce

Tomasz Bogucki

Załącznik nr 3
do uchwały Nr XLIX/857/2013
Rady Miasta Kielce
z dnia 25 lipca 2013 r.

Rozstrzygnięcie Rady Miasta Kielce

dotyczące sposobu realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasad ich finansowania zgodnie z przepisami o finansach publicznych, zapisanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu „KIELCE ŚRÓDMIEŚCIE – OBSZAR I.1.3 CZARNOWSKA, ŻELAZNA - PKS” na obszarze miasta Kielce.

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, z późn. zm.), rozstrzyga się o sposobie realizacji zapisanych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, należących do zadań własnych gminy, oraz ustala się następujące zasady finansowania wymienionych w planie inwestycji, zgodnie z przepisami o finansach publicznych:

1. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu „**KIELCE ŚRÓDMIEŚCIE – OBSZAR I.1.3 CZARNOWSKA, ŻELAZNA - PKS**” na obszarze miasta Kielce wyznacza następujące tereny oraz sieci infrastruktury technicznej zaspakajające zbiorowe potrzeby wspólnoty należące do zadań własnych Gminy:
 - 1) publiczne ulice klasy G – głównej, oznaczone w planie symbolami KDG1÷2,
 - 2) publiczna ulica klasy Z – głównej, oznaczona w planie symbolami KDZ1,
 - 3) publiczna ulica klasy L – lokalnej, oznaczona w planie symbolem KDL1,
 - 4) publiczne ulice klasy D – dojazdowej, oznaczone w planie symbolami KDD1÷2,
 - 5) publiczne ciągi pieszo-jezdne, oznaczone w planie symbolami KDPI1-3,
 - 6) publiczny ciąg pieszy, oznaczony w planie symbolem KDP1,
 - 7) sieci infrastruktury technicznej:
 - a) sieć wodociągowa,
 - b) sieć kanalizacji ścieków komunalnych,
 - c) sieć kanalizacji deszczowej,
 - d) sieć gazowa,
 - e) sieć ciepła.
2. Środki na realizację inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, należących do zadań własnych Gminy, będą pochodzić z budżetu Gminy oraz będą pozyskiwane z Funduszy Unii Europejskiej zgodnie z obowiązującymi przepisami i procedurami. Dopuszcza się również możliwość współpracy Gminy i partnera prywatnego w ramach porozumień o charakterze cywilno – prawnym lub w formie „partnerstwa publiczno – prywatnego”, zgodnie z ustawą z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno – prywatnym (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100 z późn. zm.).
3. Realizacja inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej prowadzona będzie przez zarządców i operatorów sieci i urządzeń przy uwzględnieniu zasady wspierania interesu publicznego, we współdziałaniu z innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi działającymi i inwestującymi na terenie Gminy Kielce z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego.

Przewodniczący Rady Miasta Kielce

Tomasz Bogucki