

UZASADNIENIE

do uchwały Nr z dnia w sprawie uchwalenia „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe III – część A”

Zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 778 z późn. zm.) w celu ustalenia przeznaczenia terenów oraz określenia sposobu ich zagospodarowania rada gminy podejmuje uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Rada Miejska Kalisza uchwałą nr XIX/234/2016 z dnia 4 lutego 2016 r. przystąpiła do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe III. Uchwałą Nr XXII/282/2016 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 28 kwietnia 2016 r. *zmieniającą uchwałę w sprawie przystąpienia do sporządzenia „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe III”* dokonano zmiany uchwały nr XIX/234/2016 z dnia 4 lutego 2016 r. w zakresie podziału planu miejscowego na część A i część B oraz zadecydowania o uchwalaniu planu miejscowego w dwóch oddzielnych etapach dla poszczególnych części. Niniejsze uzasadnienie dotyczy części A planu miejscowego.

Obszar objęty planem – część A – jest prawie w całości zurbanizowany. Posiada ukształtowany w znacznej mierze układ komunikacyjny. Charakteryzuje go krajobraz zurbanizowany z niewielkimi enklawami roślinności ruderalnej porastającej tereny nieutwardzone. Zurbanizowane tereny pozostają pod wpływem otaczającego ze wszystkich stron istniejącego zainwestowania, głównie obiektów produkcyjno-usługowych, budynku dworca kolejowego oraz obszarów infrastruktury transportowej. Szczególny wpływ na sposób użytkowania przedmiotowego terenu mają dworzec kolejowy i autobusowy oraz zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie galeria handlowa. Teren objęty projektem Planu wykorzystywany jest do obsługi komunikacyjnej powyższych obiektów usługowych.

W obszarze obowiązują dwa plany miejscowe, na jego większości: *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe* przyjęty uchwałą nr XVII/291/2000 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 17 lutego 2000 r. oraz w zachodniej części *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe II* przyjęty uchwałą Nr XXXVIII/545/2009 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 3 września 2009 r. W obowiązujących planach obszar objęty Planem – częścią A – przeznaczony jest na: tereny usług komercyjnych; tereny zieleni parkowej, skwerowej i izolacyjnej; tereny stacji transformatorowych; tereny komunikacji kolejowej (w tym dworzec kolejowy oraz inne obiekty związane z funkcjonowaniem kolei), tereny tras komunikacyjnych: ulice lokalne, ulice dojazdowe, tereny komunikacji pieszej, teren komunikacji kolejowej, tereny dróg publicznych – ulicę lokalną. Przystąpienie do sporządzenia nowego planu (części A i B), który w części zastąpi ww. plany miejscowe podyktowane było przede wszystkim wnioskami o zmianę zapisów „*Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe II*”, planową realizacją Centrum Przesiadkowego i parkingu zaspakajającego jego potrzeby oraz potrzebą wprowadzenia zapisów uwzględniających zrealizowany układ komunikacyjny przy galerii handlowej Amber. W wyniku zbadania stopnia zgodności przewidywanych rozwiązań z ustaleniami obowiązującego *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza* dokonano rozdzielenia procedury planistycznej na dwie części: A – dotyczącą Centrum Przesiadkowego, zgodną z polityką przestrzenną miasta i wymagającą szybkiego przygotowania dokumentacji oraz B – obejmującą pozostały obszar, niezgodną z polityką przestrzenną miasta i wymagającą ustalenia nowych kierunków zagospodarowania w nowym *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza*, które opracowane zostanie w wyniku realizacji uchwały Nr XX/252/2016 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 25 lutego 2016 r.

Procedura sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego została przeprowadzona w trybie art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* oraz art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm.). Plan został sporządzony

zgodnie z zakresem określonym w art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. z 2003 r. Nr 134, poz. 1587).

Dla potrzeb projektu Planu, zgodnie z wymogiem art. 17 pkt 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym sporządzono prognozę oddziaływania na środowisko oraz zgodnie z art. 17 pkt 5 ustawy prognozę skutków finansowych uchwalenia Planu.

W Planie, zgodnie z założeniami na etapie podjęcia uchwały o przystąpieniu do sporządzenia, uwzględniono istniejący stan układu komunikacyjnego oraz wprowadzono ustalenia umożliwiające realizację planowanego Centrum Przesiadkowego wraz z parkingiem, uwzględniając możliwość realizacji m.in. usług obsługi komunikacji – zintegrowanego węzła przesiadkowego, usług gastronomicznych, usług informacji podróżnych oraz miejsc postojowych dla samochodów i rowerów, w tym parkingu podziemnego i nadziemnego. Większość przyjętych rozwiązań przestrzennych stanowi kontynuację lub nawiązuje do kierunków rozwoju określonych we wcześniejszych dokumentach planistycznych. Przyjęte funkcje terenów wynikają z analizy istniejącego stanu zagospodarowania, ustaleń *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza*, przyjętego uchwałą Nr XXXVIII/543/2009 Rady Miejskiej Kalisza z dnia 3 września 2009 r. oraz planów miasta w zakresie realizacji Centrum Przesiadkowego i towarzyszącego mu parkingu. Dobór funkcji służy kontynuacji cech istniejącej zabudowy i tym samym zachowaniu ładu przestrzennego. W toku prac nad Planem rozważane były różne rozwiązania przestrzenne, spośród których wybrano rozwiązania optymalne biorąc pod uwagę plany inwestycyjne miasta, dobro mieszkańców oraz interesy potencjalnych inwestorów.

Zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – *Tereny Przydworcowe III – część A* przeanalizowano pod kątem ich zgodności z ustaleniami *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza* (zwanym dalej „Studium”). Dla obszaru objętego planem w „Studium” wskazano funkcje tereny zabudowy usługowej (U) oraz na niewielkiej jego części tereny kolei (KK).

W Planie wyznaczono następujące tereny o odmiennym przeznaczeniu i różnych zasadach zagospodarowania:

- 1) teren komunikacji kolejowej (KK), z przeznaczeniem na budynki i budowle przeznaczone do utrzymania linii kolejowej oraz na budynki i budowle przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy;
- 2) teren usług obsługi komunikacji (UK), z przeznaczeniem na zintegrowany węzeł przesiadkowy, budynki i budowle przeznaczone do obsługi przewozu osób, dojazdu i dojazdu, miejsca postojowe dla samochodów i rowerów, w tym parkingi podziemne i nadziemne, usługi gastronomiczne, usługi informacji podróżnych oraz zieleń, kompozycyjne nasadzenia drzew;
- 3) teren ulicy zbiorczej (KDZ);
- 4) tereny ulicy lokalnej (KDL).

Zgodnie z ustaleniami „Studium” za zgodne ze „Studium” uznaje się plany miejscowe, w których „– zachowana jest ciągłość przebiegu ustalonych w „Studium” tras komunikacyjnych. W przypadkach uzasadnionych istniejącym zagospodarowaniem terenu dopuszcza się ustalenie warunków technicznych na etapie opracowania planu miejscowego,

– jest utrzymana z tolerancją do 10%, ta sama co w „Studium” procentowa struktura użytkowania terenów,

– są uwzględnione/ustalone w „Studium” rezerwy terenów pod urządzenia infrastruktury technicznej, społecznej i komunikacyjnej, jeśli zainteresowane podmioty publiczne nie zgłoszą rezygnacji we wniosku do planu, bądź jeśli specjalnie prowadzona analiza nie wykaże inaczej,

– są wprowadzone, nie ustalone w „Studium”, a wynikające z uściślenia jego ustaleń dodatkowe kategorie przeznaczenia terenów i warunki ich zagospodarowania.

Ponadto w trakcie prac na miejscowych planach zagospodarowania dopuszcza się możliwość korekty granic terenów przewidzianych do opracowania planów miejscowych.

Zakres dopuszczonych funkcji i szczegółowych rozwiązań przestrzennych zawartych w Planie jest zgodny z postulatami określonymi w „Studium”. Wymóg zachowania zgodności pomiędzy zapisami studium, a ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wynika z art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Rozwiązania przestrzenne zaproponowane w projekcie Planu stanowią uszczegółowienie zapisów „Studium”, bowiem w Planie m.in.:

- 1) zaprojektowane zostały układy drogowe zachowujące ciągłość przebiegu ustalonych w „Studium” tras komunikacyjnych z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania terenu oraz dążenia do doskonalenia systemu komunikacyjnego;
- 2) zachowany został zaproponowany w Studium sposób użytkowania terenu pod usługi, z uwzględnieniem uściślenia ustaleń pod usługi obsługi komunikacji oraz istniejącego zagospodarowania terenu;
- 3) określone zostały szczegółowe wskaźniki kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu;
- 4) doprecyzowany został zakres funkcji możliwych do realizacji i inwestycji w ramach ustalonego w Planie przeznaczenia;
- 5) ustalono ograniczenia lokalizacji obiektów, które mogłyby być źródłem uciążliwości dla poszczególnych komponentów środowiska.

Wobec powyższego stwierdzono, iż przedstawiony do uchwalenia projekt *miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe III – część A* nie narusza ustaleń „Studium”.

Prezydent Miasta Kalisza w dniu 2 marca 2016 r. ogłosił w prasie oraz poprzez obwieszczenie zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Kaliszu, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kaliszu oraz na słupach ogłoszeniowych, w trybie art. 17 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* oraz art. 39 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* o podjęciu przez Radę Miejską Kalisza uchwały Nr XIX/234/2016 z dnia 04 lutego 2016 roku, w sprawie przystąpienia do sporządzenia „*Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe III*” oraz o przystąpieniu do przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, określając formę, miejsce i termin składania wniosków. Wnioski mogły być składane w terminie do dnia 1 kwietnia 2016 r. W wyznaczonym terminie do Urzędu Miejskiego w Kaliszu nie wpłynęły żadne wnioski.

Opracowany projekt Planu został poddany procedurze opiniowania i uzgodnień zgodnie z art. 17 pkt 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. W wyniku przeprowadzonej procedury projekt Planu został pozytywnie zaopiniowany i uzgodniony przez wszystkie upoważnione do tego instytucje.

W trybie art. 17 pkt 9 i 11 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* dnia 10 sierpnia 2016 r. Prezydent Miasta Kalisza ogłosił w prasie oraz poprzez obwieszczenie zamieszczone na tablicy ogłoszeń i w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kaliszu o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. W ogłoszeniu oraz obwieszczeniu Prezydent Miasta Kalisza poinformował o:

- 1) możliwości składania uwag w formie pisemnej, wyznaczając dzień 5 października 2016 r. jako końcowy termin ich składania;
- 2) dyskusji publicznej nad przyjętymi w projekcie Planu rozwiązaniami zaplanowanej na dzień 14 września 2016 r.

W dyskusji publicznej zorganizowanej w dniu 14 września 2016 r. nie wzięli udziału żadni mieszkańcy Miasta ani inne osoby, niereprezentujące Urzędu Miejskiego. W wyznaczonym terminie do Urzędu Miejskiego w Kaliszu nie wpłynęły żadne uwagi.

Sposób realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2-4

Wymogi wynikające z art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* uwzględniono w sposób następujący:

- 1) wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury – poprzez ustalenie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, zasad kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenów;
- 2) walory architektoniczne i krajobrazowe – poprzez ustalenie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, zasad kształtowania krajobrazu oraz zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej;
- 3) wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych – poprzez ustalenie:
 - a) ograniczeń w zakresie możliwości i intensywności wykorzystania terenów,
 - b) zakazu realizacji zakładów o zwiększonym ryzyku i zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zakazu lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (z wyłączeniem urządzeń infrastruktury technicznej), zakazu lokalizacji przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (z wyłączeniem urządzeń infrastruktury technicznej, garaży, parkingów i zespołów parkingów oraz linii kolejowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą) wymogów w zakresie ochrony powietrza, powierzchni ziemi oraz wód powierzchniowych i podziemnych,
 - c) w zakresie ochrony gruntów rolnych i leśnych – nie wprowadzono wymogów, grunty rolne lub leśne nie wstępują w obszarze Planu, obszar objęty w Planie położony jest w granicach miasta, przyjęte rozwiązania stanowią kontynuację ustaleń dotychczas obowiązującego Planu przeznaczającego obszar do zainwestowania;
- 4) wymogów ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz ochrony dóbr kultury współczesnej – poprzez ustalenie zasad ochrony dla budynku dworca kolejowego wpisanego do gminnej ewidencji zabytków oraz ustalenie zasad obowiązujących w wyznaczonej strefie ekspozycji I i strefie ekspozycji II; wymogów ochrony w zakresie innych zabytków oraz dóbr kultury współczesnej nie wprowadzono, ze względu na ich nie występowanie w obszarze planu;
- 5) wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych – poprzez ustalenie zasad ochrony środowiska, kształtowanie zagospodarowania w zgodzie z wymogami przepisów prawa, w szczególności w zakresie dróg publicznych, obowiązków urządzenia stanowisk postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową;
- 6) walory ekonomiczne przestrzeni – poprzez przeznaczenie obszaru na tereny związane z obsługą komunikacji kołowej i kolejowej wraz z towarzyszącymi im usługami w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz usług gastronomicznych. Obszar ten, ze względu na położenie przy linii kolejowej, w sąsiedztwie dworca kolejowego oraz dworca autobusowego, a także dużej galerii handlowej predysponowany jest do pełnienia roli wskazanej w Planie; realizacja ustaleń Planu prowadzi do efektywniejszego funkcjonowania systemu transportowego, większego zainteresowania transportem zbiorowym oraz wykorzystania potencjału gospodarczego w związku z lokalizacją towarzyszących usług;
- 7) prawo własności – ustalenia Planu nie ingerują w grunty stanowiące własność prywatną; w obszarze Planu nie ma nieruchomości należących do osób fizycznych, grunty stanowią własność miasta Kalisza lub miasta Kalisza jako miasta na prawach powiatu oddaną w trwałą zarząd na rzecz Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji oraz w niewielkiej jego części, w granicach obszaru zamkniętego, własność Skarbu Państwa oddaną w użytkowanie PKP S.A.; ustalenia Planu nie ingerują także w grunty sąsiednie;
- 8) potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa – uwzględnienie ograniczeń w zabudowie i zagospodarowaniu terenu związanych z lokalizacją obiektów o wysokości 50,0 m n.p.t. i większej w celu ustalenia sposobu oznakowania przeszkodowego, zgodnie z wymogami przepisów odrębnych dotyczących lotnictwa oraz poprzez wskazanie na obowiązki, wynikające z przepisów prawa dotyczących obronności państwa, dostosowania: dróg publicznych, sieci i urządzeń zaopatrzenia w wodę, sieci i urządzeń telekomunikacyjnych do działań w sytuacjach szczególnych zagrożeń;

- 9) potrzeby interesu publicznego – poprzez uwzględnienie potrzeb w zakresie możliwości rozwoju infrastruktury technicznej; w tym dróg publicznych; umożliwienie realizacji zintegrowanego węzła przesiadkowego celem podniesienia efektywności funkcjonowania systemu transportowego oraz jakości i dostępności transportu zbiorowego; wymagań wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych nie ustala się ze względu na niewystępowanie ich w obszarze;
- 10) potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych – poprzez ustalenie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej, dopuszczenie rozwoju przewodowej sieci telekomunikacyjnej oraz bezprzewodowej sieci telekomunikacyjnej;
- 11) zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, oraz zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych poprzez:
 - a) podanie do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do sporządzenia dokumentu oraz wyłożeniu do publicznego wglądu, zgodnie z wymogami przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* oraz ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, w formie ogłoszeń w prasie, obwieszczeń zawieszonych na tablicy ogłoszeń oraz zamieszczonych w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kaliszu,
 - b) udostępnienie projektu planu do wglądu w dniach od 18 sierpnia 2016 r. do 15 września 2016 r. w okresie jego wyłożenia do publicznego wglądu w siedzibie Urzędu,
 - c) przeprowadzenie dyskusji publicznej w dniu 14 września 2016 r.,
 - d) umożliwienie składania uwag i wniosków;
 - e) bieżące informowanie osób zainteresowanych o prowadzonych pracach projektowych oraz udostępnianie dokumentacji prac planistycznych przez Urząd Miejski w Kaliszu;
- 12) potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności – poprzez ustalenie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej w tym w zakresie zaopatrzenia w wodę.

Zgodnie z art. 1 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* ustalając przeznaczenie terenu organ ważył interes publiczny i interesy prywatne, w tym zgłaszane w postaci wniosków i uwag, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie jego zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

Projektowane przeznaczenie terenów kształtowano w sposób racjonalny i nie ingerujący w interesy prywatne, mając na względzie potrzeby interesu publicznego o znaczeniu zarówno lokalnym, jak i ponadlokalnym.

Przyjęte wskaźniki kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu wynikają z istniejącego stanu zagospodarowania oraz ustaleń Studium. Ich dobór służy kontynuacji cech istniejącej zabudowy i tym samym zachowaniu ładu przestrzennego. W toku prac nad Planem rozważane były różne rozwiązania przestrzenne i funkcjonalne. Spośród rozpatrywanych wariantów, zarówno w zakresie rozwiązań przestrzennych jak i sformułowań ustaleń Planu wybrano te najbardziej optymalne biorąc pod uwagę potrzeby ochrony środowiska i inne wymogi przepisów odrębnych, interes Gminy oraz oczekiwania mieszkańców i potencjalnych inwestorów.

Zgodnie z art. 1 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* sytuując nową zabudowę uwzględniono wymagania ładu przestrzennego, efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walory ekonomicznych przestrzeni poprzez:

- 1) kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego – ustalenia Planu mają służyć m.in. podniesieniu efektywności funkcjonowania systemu transportowego oraz jakości i dostępności transportu zbiorowego;
- 2) zapewnienie rozwiązań przestrzennych ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów poprzez ustalenie zasad kształtowania zagospodarowania w zgodzie z wymogami przepi-

sów prawa, w szczególności w zakresie dróg publicznych, ustalenia przeznaczenia dla terenu usług obsługi komunikacji m.in. na miejsca postojowe dla rowerów;

- 3) zaplanowanie nowej zabudowy jako uzupełnienie istniejącej zabudowy zlokalizowanej w obszarze Planu i jej bezpośrednim sąsiedztwie – tereny przewidywane do zainwestowania w obszarze objętym Planem obejmują istniejące tereny zurbanizowane, przeznaczone pod zainwestowanie we wcześniejszych dokumentach planistycznych; charakteryzujące się dobrym dostępem do sieci komunikacyjnej oraz wyposażeniem w sieci infrastruktury technicznej pozwalającym na obsługę nowej zabudowy; nowa zabudowa, obejmująca przede wszystkim obiekty usług obsługi komunikacji, usług gastronomicznych, usług informacji podróży i parkingi, będzie stanowić uzupełnienie dla istniejącej zabudowy zlokalizowanej w sąsiedztwie – w szczególności dworców – kolejowego i autobusowego.

W obszarze nie przewidziano lokalizacji zabudowy mieszkaniowej. Jednocześnie ustalenia Planu będą prowadziły do umożliwienia mieszkańcom Kalisza wykorzystania publicznego transportu zbiorowego w większym stopniu.

Zgodność z wynikami analizy, o której mowa w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Zgodnie z wymogiem art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* w celu oceny aktualności studium i planów miejscowych Prezydent Miasta Kalisza dokonał analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Wyniki analiz przekazał Radzie Miejskiej Kalisza. W dniu 31 marca 2016 r. Rada Miejska Kalisza, zgodnie z art. 32 ust. 2 ww. ustawy, podjęła uchwałę Nr XXI/263/2016 w sprawie aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Analiza wskazuje, że miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które opracowane zostały w oparciu o ustawę z dnia 7 lipca 1994 roku, nie spełniają współczesnych wymogów kształtowania ładu przestrzennego i procedur sporządzania planów. W oparciu o ww. ustawę sporządzony został m.in. *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – Tereny Przydworcowe* obejmujący zdecydowaną większość obszaru Planu. Wymaga więc on dostosowania do aktualnych standardów opracowana planów miejscowych. Ponadto, zgodnie z analizą, ponownego ukształtowania ładu przestrzennego wymagają „obszary problemowe, w których występują konflikty przestrzenne wymagające określenia funkcji m.in. ze względu na nowe lub przebudowywane ciągi komunikacyjne i ich sąsiedztwo”, do których zaliczyć można obszar objęty Planem w związku z sąsiedztwem linii kolejowej oraz istniejącym układem komunikacyjnym (rondem), nieuwzględnionym w obowiązującym planie miejscowym. Projekt Planu uwzględnia obecny sposób zagospodarowania terenu w zakresie powstałego układu komunikacyjnego oraz potrzeb związanych z obsługą istniejących dworców: kolejowego i autobusowego.

Rozwiązania projektu planu są więc zgodne z wynikami ww. analizy.

Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet gminy

Sporządzona dla potrzeb projektu Planu, zgodnie z wymogiem art. 17 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego wykazała, iż realizacja ustaleń projektu Planu skutkować będzie wydatkami z budżetu miasta. Wydatki z budżetu przeznaczone na realizację ustaleń projektu Planu dotyczyć będą inwestycji stanowiących realizację zadań własnych Gminy, określonych w ust. 1 art. 7 ustawy z dn. 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym. Na obszarze objętym planem zadaniem generującym wydatki będzie realizacja węzła przesiadkowego. Ze względu na brak wiedzy na co do formy węzła przesiadkowego nie jest obecnie możliwe oszacowanie kosztów jego realizacji. Realizacja ustaleń Planu nie będzie wiązać się z postępowaniami odszkodowawczymi w wyniku zmniejszenia wartości nieruchomości ani z koniecznością wykupu gruntów, gdyż grunty położone w obszarze Planu (niemal w całości) należą do Miasta. Zaprojektowany układ komunikacyjny jest odzwierciedleniem niedawno powstałego istniejącego układu komunikacyjnego, w związku z czym Plan nie będzie generował kosztów w zakresie urządzenia sieci drogowej ani rozbudowy infrastruktury technicznej, w znacznej mierze także już zrealizowanej i wynikającej z dotychczas przyjętych dokumentów.

Realizacja ustaleń projektu Planu nie będzie się wiązać z uzyskaniem wpływów do budżetu miasta. Grunty położone w obszarze projektu Planu (niemal w całości) należą do Miasta, nie przewiduje się ich sprzedaży ani uzyskania innych wpływów (z tytułu wzrostu wartości nieruchomości, podatku od nieruchomości oraz opłat adiacenckich).

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zawierający część tekstową oraz graficzną (będącą załącznikiem nr 1 do uchwały) wraz z załącznikiem nr 2: rozstrzygnięciem o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania; został przedstawiony do uchwalenia Radzie Miejskiej Kalisza.

Zgodnie z art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* plan uchwała rada gminy, po stwierdzeniu, że nie narusza on ustaleń studium, rozstrzygając jednocześnie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu Planu oraz sposobie realizacji, zapisanych w Planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania zgodnie z przepisami o finansach publicznych.