DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

Lublin, dnia 28 kwietnia 2023 r.

Poz. 3050

Elektronicznie podpisany przez:
Cezary Widomski; LUW
Data: 28.04.2023 14:34:41

UCHWAŁA NR 1432/XLVIII/2023
RADY MIASTA LUBLIN

z dnia 30 marca 2023 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40) i art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503, 1846, 2185 i 2747), w związku z uchwałą nr 780/XXXI/2017 Rady Miasta Lublin z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna - Rada Miasta Lublin uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Stwierdza się, że projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna, nie narusza ustaleń „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin" przyjętego uchwałą nr 283/VIII/2019 Rady Miasta Lublin z dnia 1 lipca 2019 r.

2. Uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna, w granicach określonych na załączniku nr 1 - zwany dalej planem.

§ 2. 1. Część tekstowa planu stanowi treść niniejszej uchwały.

2. Załącznikami do niniejszej uchwały są:

1) część graficzna - rysunek planu w skali 1:1000 (załącznik nr 1);

2) ideogram uzbrojenia w skali 1:1000 (załącznik nr 2);

3) rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu (załącznik nr 3);

4) rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania (załącznik nr 4);

5) dane przestrzenne - dokument elektroniczny (załącznik nr 5).

§ 3. 1. Wyjaśnienia pojęć użytych w niniejszym planie:

1) **dach płaski** - dach o spadku połaci dachowych pod kątem mniejszym niż 12°;

2) **dach stromy** - dach o spadku połaci dachowych pod kątem większym lub równym 12°, za dach stromy uważa się również dach w kształcie kopuły, kolebki itp.;

3) **dach zielony** - wielowarstwowe pokrycie dachowe o spadku do 12°, z nasadzeniami roślin wieloletnich, gdzie warstwa wegetacyjna posiada grubość umożliwiającą wielosezonową wegetację;

4) **dach zielony ekstensywny -** pokrycie dachowe z nasadzeniami roślin wieloletnich niskich (m.in. w formie zadarniającej), które są w stanie samodzielnie się utrzymać i rozwijać;

5) **dach zielony intensywny -** pokrycie dachowe z nasadzeniami roślin wieloletnich w formie zieleni niskiej i średniej z użyciem drzew i krzewów;

6) **działka budowlana** - zgodnie z definicją określoną w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;

7) **infrastruktura techniczna** - to sieci przesyłowe (podziemne, naziemne lub nadziemne), urządzenia i związane z nimi obiekty (w tym instalacje odnawialnych źródeł energii), służące w szczególności do: obsługi obszaru objętego planem w zakresie komunikacji, zaopatrzenia w wodę, ciepło, chłód, zaopatrzenia w energię elektryczną, zaopatrzenia w paliwa gazowe, odprowadzania ścieków, usuwania odpadów, telekomunikacji, radiokomunikacji i radiolokacji, a także inne przewody i urządzenia służące zaspokajaniu potrzeb bytowych użytkowników nieruchomości;

8) **intensywność zabudowy -** wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej, zgodnie ze znaczeniem pojęciowym określonym w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;

9) **kategoria przeznaczenia terenu** - przypisany danemu terenowi określony rodzaj działalności lub sposób zagospodarowania i bezpośrednio z tym związany sposób jego użytkowania;

10) **kondygnacja** - zgodnie z przepisami odrębnymi;

11) **linie rozgraniczające** - linie ciągłe wyznaczające na rysunku planu granice terenów o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;

12) **miejsce parkingowe** – należy przez to rozumieć miejsce do parkowania, miejsce postojowe, stanowisko postojowe;

13) **nieprzekraczalna linia zabudowy** – linia, poza którą zakazuje się sytuowania zabudowy; linia nie dotyczy: balkonów, wykuszy, loggii, gzymsów, okapów, podokienników, zadaszeń nad wejściami, ryzalitów, przedsionków, schodów zewnętrznych, pochylni, tarasów, części podziemnych obiektów budowlanych, obiektów małej architektury oraz budowli naziemnych będących liniami przesyłowymi, sieciami uzbrojenia terenu oraz budowlami infrastruktury telekomunikacyjnej;

14) **obowiązująca linia zabudowy** - oznaczona w rysunku planu linia określająca obowiązujący sposób lokalizacji zabudowy, z oznaczeniem strony jej lokalizacji, linia ta nie dotyczy: balkonów, wykuszy, loggii, gzymsów, okapów, podokienników, zadaszeń nad wejściami, ryzalitów, schodów zewnętrznych, pochylni, elementów odwodnienia, elementów wystroju elewacji, części podziemnych obiektów budowlanych oraz budowli naziemnych będących liniami przesyłowymi, sieciami uzbrojenia terenu oraz budowlami infrastruktury telekomunikacyjnej;

15) **obszar zieleni towarzyszącej „ZT”** - zieleń zlokalizowana w granicach terenu o określonym przeznaczeniu odpowiadającym kategoriom funkcji urbanistycznych, na którym nakazuje się

realizację zieleni urządzonej w różnej formie (zieleni wysokiej, niskiej);

16) **obszar zieleni izolacyjnej „ZI-1” z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru** - zieleń zlokalizowana w granicach terenu o określonym przeznaczeniu odpowiadającym kategoriom funkcji urbanistycznych, na którym nakazuje się realizację zwartej, wielopoziomowej zieleni urządzonej w formie zieleni wysokiej, średniej i niskiej, spełniająca funkcję osłonową: dźwiękochłonną i estetyczną, stanowiąca bufor pomiędzy zabudową mieszkaniową a terenami kolejowymi, gdzie dopuszcza się zmniejszenie obszaru zgodnie z ustaleniami szczegółowymi dla terenu;

17) **parking zielony** – należy przez to rozumieć naziemny plac parkingowy o nawierzchni

utwardzonej, w tym przy pomocy ekologicznych płyt ażurowych trawnikowych lub kratek

trawnikowych z tworzyw sztucznych, w ramach którego należy zapewnić dodatkowo na 1 miejsce do parkowania, nie mniej niż 1,0 m² zieleni urządzonej na podłożu nieutwardzonym, w tym nie mniej niż 1 drzewo na 2 miejsca do parkowania;

18) **plan** - plan, o którym mowa w §1 niniejszej uchwały;

19) **powierzchnia biologicznie czynna** - teren biologicznie czynny;

20) **powierzchnia całkowita** - suma powierzchni wszystkich kondygnacji budynku, mierzona

(z wyłączeniem tynków i okładzin) po obrysie zewnętrznym budynku, na poziomie posadzki pomieszczeń lub części pomieszczeń o wysokości ponad 1,90 m, zamkniętych i przekrytych ze wszystkich stron; do powierzchni całkowitej nie wlicza się nadbudówek takich jak maszynownie dźwigu, centrale wentylacyjne, klimatyzacje lub kotłownie oraz powierzchni loggii, balkonów, galerii, tarasów;

21) **powierzchnia użytkowa** - powierzchnia całkowita pomniejszona o powierzchnie zajęte pod: konstrukcję i elementy budowlane (takie jak: podpory, kolumny, filary, szyby, kominy), instalacje i pomieszczenia techniczne instalacji ogólnobudowlanych, komunikacji (takie jak: korytarze, klatki schodowe, dźwigi, przenośniki, wewnętrzne rampy i pochylnie, poczekalnie, powierzchnie zajęte przez urządzenia wbudowane przeznaczone do ruchu ogólnie dostępnego, wbudowane garaże i parkingi). Powierzchnie pomieszczeń o zróżnicowanej wysokości w obrębie jednej kondygnacji są obliczane oddzielnie;

22) **powierzchnia zabudowy** - powierzchnia terenu zajęta przez budynek w stanie wykończonym. Powierzchnia zabudowy jest wyznaczona przez rzut pionowy zewnętrznych krawędzi budynku na powierzchnię terenu. Do powierzchni zabudowy nie wlicza się:

a) powierzchni obiektów budowlanych ani ich części nie wystających ponad powierzchnię terenu,

b) powierzchni elementów drugorzędnych, np. schodów zewnętrznych, daszków, markiz, występów dachowych, oświetlenia zewnętrznego,

c) powierzchni zajmowanej przez wydzielone obiekty pomocnicze (np. szklarnie, altany);

23) **przepisy odrębne** - przepisy obowiązujących ustaw wraz z aktami wykonawczymi;

24) **przeznaczenie terenu** - funkcjonalne przeznaczenie w kategoriach funkcji urbanistycznych obszaru wyznaczonego na rysunku planu liniami rozgraniczającymi i oznaczone symbolem literowym i cyfrowym;

25) **przeznaczenie tymczasowe** - inne kategorie przeznaczenia terenu niż podstawowe i dopuszczone, przypisane danemu terenowi w określonym horyzoncie czasowym;

26) **strefa dopuszczonej wysokości zabudowy** - to ustalenie, odnoszące się do wyodrębnionych graficznie na rysunku planu części terenu oznaczonych literami A, B i C, w granicach których dopuszczalna wysokość zabudowy jest zróżnicowana i określona w ustaleniach szczegółowych terenu;

27) **Strefa Ochrony Widoków (SOW) – obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji -** strefa mająca na celu ochronę dalekich widoków zabytkowej sylwety historycznego zespołu miejskiego (chronionego na podstawie wpisu do rejestru zabytków woj. lub. Nr A/153);

28) **teren** - należy przez to rozumieć obszar o określonym przeznaczeniu podstawowym, wyznaczony na rysunku planu liniami rozgraniczającymi i oznaczony symbolem literowo-cyfrowym;

29) **uciążliwość** - zjawisko lub stan, dokuczliwy dla otoczenia, utrudniający życie, oddziaływujący na środowisko a polegający na emitowaniu zanieczyszczeń: powietrza, wód, gruntu, a także emisji: nieprzyjemnych zapachów, hałasu, wibracji lub/i szkodliwego promieniowania, przekraczających wyznaczone przepisami odrębnymi standardy jakości środowiska;

30) **usługi nieuciążliwe** - rodzaj działalności, użytkowania i gospodarowania obiektami i terenami, który nie wykracza poza ramy uzyskanych pozwoleń i nie powoduje przekroczenia standardów jakości środowiska, określonych w przepisach odrębnych, a którego ewentualna uciążliwość ogranicza się do granicy działki, na której prowadzona jest dana działalność;

31) **usługi publiczne** - usługi świadczone obywatelom przez administrację publiczną lub służby publiczne bezpośrednio (w ramach sektora publicznego) lub poprzez finansowanie podmiotów prywatnych zapewniających dane usługi, których celem jest powszechnie dostępne, bieżące nieprzerwane zaspokajanie potrzeb ludności; przez usługi publiczne rozumie się w szczególności usługi administracji, usługi społeczne takie jak ochrona zdrowia, oświata, wychowanie, edukacja, kultura oraz pomoc i opieka społeczna;

32) **wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej** - część terenu w liniach rozgraniczających wydzielona liniami wewnętrznego podziału, dla której sformułowano ustalenia uszczegóławiające przeznaczenie i sposób zagospodarowania;

33) **wysokość zabudowy** - wysokość budynku mierzona od poziomu terenu przy najniżej położonym wejściu do budynku (lub jego części), znajdującym się na pierwszej kondygnacji nadziemnej budynku, do poziomu najwyższego elementu budynku - kalenicy, attyki, bądź najwyżej położonego punktu dachu, z wyłączeniem

infrastruktury komunikacyjnej, instalacji i elementów technicznych, takich jak: anteny, maszty odgromnikowe, kominy, klimatyzatory, nadbudówki nad dachami (np: maszynownie dźwigów, centrale wentylacyjne, klimatyzacyjne, kotłownie), które nie podwyższają optycznie zabudowy. Dopuszcza się mierzenie wysokości oddzielnie dla poszczególnych części budynku;

34) **zabudowa** - podstawowy element zagospodarowania terenu w formie budynku lub zespołu budynków, istniejących lub projektowanych, zlokalizowanych na danym terenie lub działce;

35) **zabudowa pierzejowa** - ciąg elewacji budynków ustawionych w szeregu, tworzących zwartą zabudowę równolegle wzdłuż ulic, placów lub terenów zieleni urządzonej;

36) **zachowanie istniejącej zabudowy** - należy przez to rozumieć utrzymanie istniejącej zabudowy wraz z dopuszczeniem jej remontów, modernizacji, a w stosunku do obiektów nie będących zabytkami wpisanymi do rejestru zabytków województwa lubelskiego lub ujętymi w gminnej ewidencji zabytków, również dopuszczenie przebudowy, przy czym w wypadku rozbiórki nowy obiekt musi powstać zgodnie z ustaleniami planu;

37) **zagospodarowanie tymczasowe** - zagospodarowanie nowe, inne niż zagospodarowanie istniejące w dniu wejścia w życie planu, niezgodne z ustaleniami planu w zakresie przeznaczenia terenu lub określonych w nim warunków, standardów i parametrów, które po terminie na jaki zostało dopuszczone powinno ulec likwidacji. Obiekty tymczasowe zgodne z ustaleniami planu nie są zagospodarowaniem tymczasowym.

2. Pojęcia niezdefiniowane w ust.1 należy rozumieć zgodnie z przepisami odrębnymi lub zgodnie z ogólnie przyjętymi normami.

§ 4. 1. Tereny wyznaczone na rysunku planu liniami rozgraniczającymi oznaczono symbolami literowymi odpowiadającymi kategoriom funkcji urbanistycznych określonych w planie oraz numerami porządkowymi rozpoczynającymi się od nr 1.

2. **1** (cyfra arabska) - oznacza numer porządkowy terenu wydzielonego liniami rozgraniczającymi.

3. **U, MW…** - symbol literowy terenu, określający jego funkcjonalne przeznaczenie odpowiadające kategoriom funkcji urbanistycznych.

4. Oznaczenie terenu różnymi symbolami literowymi rozdzielonymi ukośnikiem oznacza możliwość realizacji na terenie inwestycji o funkcji urbanistycznej odpowiadającej pierwszemu lub drugiemu z symboli literowych, bądź obu funkcji urbanistycznych, zgodnie z ustaleniami szczegółowymi dla terenów.

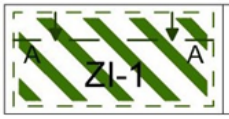
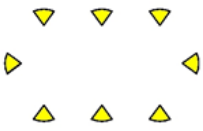
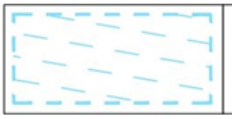
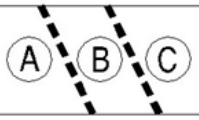
5. Oznaczenia literowe terenów w nawiasie oznaczają dopuszczone funkcje urbanistyczne, traktowane jako uzupełnienie funkcji podstawowej terenu (oznaczenie literowe przed nawiasem) – zgodnie z ustaleniami szczegółowymi dla terenów.

6. Oznaczenia graficzne użyte w planie:

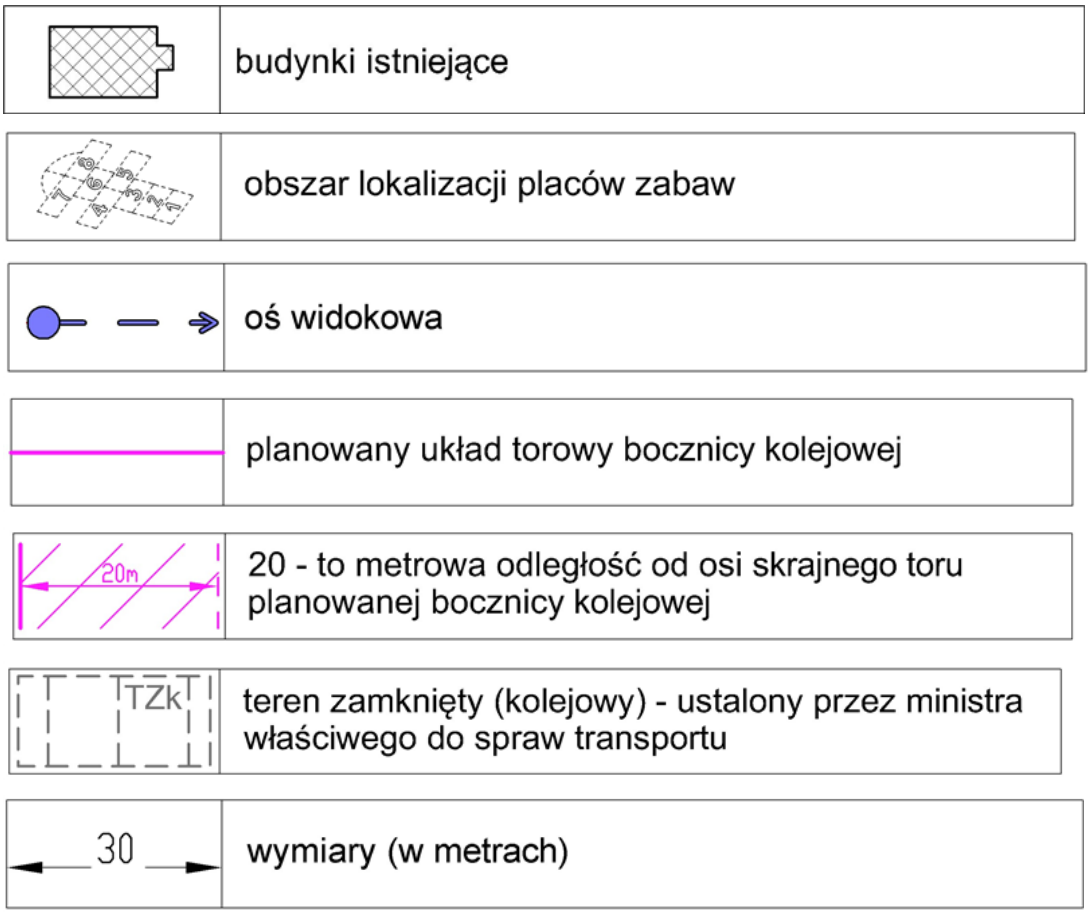
1) Ustalenia obowiązujące:

	granica obszaru objętego planem
	linia rozgraniczająca tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania
	nieprzekraczalna linia zabudowy
	obowiązująca linia zabudowy

	obowiązująca linia zabudowy pierzejowej
MW(U)	teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług
MW/U	teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, teren zabudowy usługowej
U/P	tereny usługowe, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów
U	tereny zabudowy usługowej
E	tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetyka
KDG	tereny dróg publicznych - ulica główna
KDZ	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza
KDZ(U/KK)	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza, z dopuszczeniem zabudowy usługowej i obsługi kolejowej
KDZ(KS)	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza z dopuszczeniem terenów parkingów
KDL	tereny dróg publicznych - ulica lokalna
KDD	tereny dróg publicznych - ulica dojazdowa
KDW	tereny dróg wewnętrznych
KP	tereny placów

KK	tereny komunikacji i obsługi kolejowej
KK(U)	tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem zabudowy usługowej
KK(KDZ)	tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem terenu dróg publicznych - ulicy zbiorczej
KK/KS	tereny komunikacji i obsługi kolejowej, tereny obsługi komunikacji, tereny parkingów
	obszar zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej
	obszar zieleni towarzyszącej - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej
	szpaler drzew
	drzewo o szczególnych walorach przyrodniczych
	strefa lokalizacji usług w parterze budynku, dostępnych z poziomu terenu
	budynek lub zespół budynków, wpisany do Ewidencji Zabytków
	układ urbanistyczny/ruralistyczny wpisany do Ewidencji Zabytków
	Strefa Ochrony Widoków (SOW) - obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji
	piesze przejście podziemne
	strefy dopuszczonej wysokości zabudowy

2) Elementy informacyjne:



7. Ustaleniami planu są następujące oznaczenia graficzne:

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) obowiązujące linie zabudowy pierzejowej;

6) symbole (oznaczenia literowe i cyfrowe) terenów o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;

7) obszar zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru – wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej;

8) obszar zieleni towarzyszącej - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej;

9) szpaler drzew;

10) drzewo o szczególnych walorach przyrodniczych;

11) strefa lokalizacji usług w parterze budynku, dostępnych z poziomu terenu;

12) budynek lub zespół budynków, wpisany do Ewidencji Zabytków;

13) układ urbanistyczny/ruralistyczny wpisany do Ewidencji Zabytków;

14) Strefa Ochrony Widoków (SOW) – obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji;

15) piesze przejście podziemne;

16) strefy dopuszczonej wysokości zabudowy.

8. Charakter informacyjny mają umieszczone na rysunku planu oznaczenia graficzne nie wymienione w ust. 7.

§ 5. 1. Oznaczenia literowe dotyczące przeznaczenia terenów wydzielonych liniami rozgraniczającymi użyte w niniejszym planie:

1) **MW** – tereny zabudowy wielorodzinnej;

2) **U** – tereny zabudowy usługowej - mogące zawierać wszystkie lub wybrane (wymienione w ustaleniach szczegółowych dla terenów) kategorie terenów zabudowy usługowej;

3) **P** – tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów;

4) **E** – tereny infrastruktury technicznej – elektroenergetyka;

5) **KDG** – tereny dróg publicznych - ulica główna;

6) **KDZ** – tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza;

7) **KDL** – tereny dróg publicznych - ulica lokalna;

8) **KDD** – tereny dróg publicznych - ulica dojazdowa;

9) **KDW** – tereny dróg wewnętrznych;

10) **KS** – tereny obsługi komunikacji, tereny parkingów;

11) **KP** – tereny placów;

12) **KK** – tereny komunikacji i obsługi kolejowej.

§ 6. 1. Ustala się wskaźniki parkingowe do obliczania zapotrzebowania inwestycji na miejsca parkingowe dla samochodów osobowych:

1) budynki mieszkalne wielorodzinne - nie mniej niż 1,3 miejsca parkingowego na 1 lokal mieszkalny;

2) domy studenckie, internaty – nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na pokój;

3) hotele – nie mniej niż 0,6 miejsca parkingowego na 1 pokój;

4) hotele pracownicze, asystenckie – nie mniej niż 0,4 miejsca parkingowego na 1 pokój;

5) schroniska młodzieżowe – nie mniej niż 0,9 miejsca parkingowego na 10 łóżek;

6) pensjonaty, pokoje gościnne, obiekty świadczące usługi hotelarskie – nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na 1 pokój;

7) motele – nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na 1 pokój;

8) domy dziennego i stałego pobytu dla osób starszych – nie mniej niż 0,9 miejsca parkingowego na 10 łóżek;

9) obiekty handlowe – nie mniej niż 3,2 miejsca parkingowego na 100 m^2 powierzchni sprzedaży;

10) targowiska - nie mniej niż 5 miejsc parkingowych na 100 m^2 powierzchni targowiska;

11) restauracje, kawiarnie, bary – nie mniej niż 20 miejsc parkingowych na 100 miejsc konsumpcyjnych;

12) biura, urzędy, banki, poczty – nie mniej niż 5 miejsc parkingowych na 100 m^2 powierzchni użytkowej;

13) przychodnie, gabinety lekarskie, kancelarie adwokackie – nie mniej niż 5 miejsc parkingowych na 100 m^2 powierzchni użytkowej;

14) domy kultury – nie mniej niż 0,5 miejsca parkingowego na 100 m^2 powierzchni użytkowej;

15) kina, teatry, filharmonie – nie mniej niż 10 miejsc parkingowych na 100 miejsc siedzących dla widzów;

16) muzea – nie mniej niż 20 miejsc parkingowych dla samochodów oraz 0,5 miejsca parkingowego dla autokaru na 1000 m^2 powierzchni wystawienniczej;

17) centra targowo-wystawiennicze – nie mniej niż 4 miejsca parkingowe na 100 m^2 powierzchni użytkowej;

18) rzemiosło usługowe – nie mniej niż 2 miejsca parkingowe na 100 m^2 powierzchni użytkowej;

19) małe obiekty sportu i rekreacji – nie mniej niż 4 miejsca parkingowe na 100 m^2 powierzchni użytkowej;

20) w przypadkach nieokreślonych wyżej ilość miejsc parkingowych dla samochodów należy dostosować do indywidualnych potrzeb związanych z realizacją konkretnej funkcji, jednak w ilości nie mniejszej niż 1 miejsce parkingowe na 50m^2 powierzchni użytkowej.

2. W przypadku realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej nakazuje się realizację dodatkowych naziemnych miejsc parkingowych (ponad minimalną liczbę miejsc parkingowych wymaganą w pkt 1) w formie dostępnej dla osób odwiedzających lub/i korzystających z funkcji mieszkalnych i usługowych na działce inwestycyjnej, w liczbie: co najmniej 1 miejsce parkingowe na każde pełne 10 miejsc parkingowych wynikających z pkt 1.

3. Wskaźniki parkingowe określone w ust. 1, jako minimalne dotyczą miejsc parkingowych (stanowisk postojowych) z niezależnym dostępem do jezdni lub drogi manewrowej.

4. Miejsca parkingowe według wskaźników określonych w ust. 1 należy lokalizować na terenie działki budowlanej, chyba że ustalenia szczegółowe stanowią inaczej.

5. W przypadku przebudowy i remontów prowadzonych na działkach, których parametry techniczne uniemożliwiają lokalizację miejsc parkingowych zgodnie z przepisami odrębnymi - dopuszcza się zmniejszenie liczby miejsc określonych w ust. 1, bądź utrzymanie miejsc parkingowych w dotychczasowej ilości – lecz nie mniej niż 2 miejsca parkingowe.

6. W ramach powyższego bilansu należy uwzględnić stanowiska parkingowe dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową:

1) 1 stanowisko - jeżeli liczba miejsc parkingowych wynosi 6 – 15;

2) 2 stanowiska - jeżeli liczba miejsc parkingowych wynosi 16 – 40;

3) 3 stanowiska - jeżeli liczba miejsc parkingowych wynosi 41 – 100;

4) 4% ogólnej liczby miejsc parkingowych jeżeli ich liczba wynosi więcej niż 100.

7. Ustala się następujące wskaźniki minimalnej liczby miejsc parkingowych dla rowerów:

1) dla handlu i usług – 3 miejsca parkingowe dla rowerów na każde pełne 100 m^2 powierzchni użytkowej;

2) dla biur i urzędów – 2,5 miejsca parkingowego dla rowerów na każde pełne 100 m^2 powierzchni użytkowej;

3) dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - 1 miejsce parkingowe dla rowerów na 1 lokal mieszkalny;

4) dla pozostałych funkcji – 1 miejsce parkingowe dla rowerów na każde pełne 5 miejsc parkingowych dla samochodów.

§ 7. 1. Ustala się zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:

1) parametry działki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **1MW(U)**:

a) powierzchnia działki: minimalnie 2000 m^2,

b) szerokość frontu działki: nie ustala się,

c) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się;

2) parametry działki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **1MW/U, 2MW/U, 3MW/U**:

a) powierzchnia działki: minimalnie 2000 m^2,

b) szerokość frontu działki: nie ustala się,

c) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się;

3) parametry działki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **1U/P**:

a) powierzchnia działki: minimalnie 2000 m^2,

b) szerokość frontu działki: nie ustala się,

c) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się;

4) parametry działki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **2U, 3U**:

a) powierzchnia działki: minimalnie 2000 m^2,

b) szerokość frontu działki: nie ustala się,

c) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się;

5) parametry działki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **1KK(U), 2KK(U):**

a) powierzchnia działki: nie ustala się,

b) szerokość frontu działki: nie ustala się,

c) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się;

6) parametry działki dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem **1KDZ(U/KK):**

a) powierzchnia działki: nie ustala się,

b) szerokość frontu działki: nie ustala się,

c) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

2. Dopuszcza się wydzielenie mniejszej działki gruntu na powiększenie sąsiedniej nieruchomości lub dokonanie regulacji granicy pomiędzy sąsiadującymi nieruchomościami.

§ 8. 1. Ustala się standard akustyczny:

1) dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – standard akustyczny jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej;

2) dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej – standard akustyczny jak dla terenów mieszkaniowo-usługowych;

3) dla terenów zabudowy usługowej:

a) w przypadku realizacji usług z kategorii zamieszkania zbiorowego – standard akustyczny jak dla zabudowy zamieszkania zbiorowego,

b) w przypadku realizacji usług z kategorii oświaty i wychowania – standard akustyczny jak dla zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży,

c) w przypadku realizacji usług z kategorii usług sportu i rekreacji – standard akustyczny jak dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych,

d) w przypadku realizacji domów opieki społecznej – standard akustyczny jak dla terenów domów opieki społecznej,

e) pozostałe kategorie usług – standardu nie ustala się;

4) dla pozostałych funkcji terenów – standardu nie ustala się.

§ 9. Dla terenu **1MW(U)** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług:**

1) ustala się lokalizację funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej;

2) dopuszcza się lokalizację usług nieuciążliwych, w szczególności z zakresu kategorii:

a) **administracji i biur,** w tym w szczególności: obiekty wykorzystywane jako miejsce pracy dla działalności biura, sekretariatu lub innych o charakterze administracyjnym np: budynki banków, urzędów pocztowych, urzędów,

b) **gastronomii,** w tym w szczególności: restauracje, bary, kawiarnie, puby, stołówki, obiekty zaplecza gastronomicznego,

c) **handlu**, w tym w szczególności: handel detaliczny o powierzchni sprzedaży nieprzekraczającej 2000 m^2 taki jak: samodzielne sklepy, butiki, apteki,

d) **ochrony zdrowia i opieki społecznej**, w tym w szczególności: przychodnie, ośrodki zdrowia, zakłady rehabilitacyjne, gabinety lekarskie,

e) **oświaty i wychowania**, w tym w szczególności: żłobki, świetlice, przedszkola, szkoły językowe, ośrodki kształceniowe i szkoleniowe,

f) **usług drobnych,** w tym w szczególności: punkty usług szewskich, krawieckich, rymarskich, fotograficznych, introligatorskich, poligraficznych, jubilerskich, lutniczych, fryzjerskich, kosmetycznych, zegarmistrzowskich, ślusarskich, punkty napraw, wypożyczalnie, pralnie, gabinety odnowy, nie związane z usługami i obsługą motoryzacji,

g) **usług publicznych**.

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, towarzyszącej budynkom i ciągom komunikacyjnym, w formie zieleni niskiej, średniej i wysokiej;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 8, 9, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) typ zabudowy: wolnostojąca;

2) ustala się nieprzekraczalne linie zabudowy wyznaczone na rysunku planu;

3) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną;

4) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie więcej niż 30%;

5) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej: 30%;

6) w przypadku realizacji dachu zielonego dopuszcza się uwzględnianie powierzchni dachu zielonego jako powierzchni terenu biologicznie czynnego, zgodnie z przepisami odrębnymi;

7) wysokość zabudowy: nie więcej niż 15 m i nie więcej niż 4 kondygnacje nadziemne;

8) intensywność zabudowy: nie więcej niż 2,0;

9) kształt dachu: nie określa się;

10) dopuszcza się realizację dachu zielonego o charakterze intensywnym lub ekstensywnym, lub obu rodzajów jednocześnie;

11) kąt nachylenia połaci dachowych: do 45°;

12) zakazuje się stosowania jaskrawych kolorów pokryć dachów oraz wykończenia elewacji;

13) minimalna liczba miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami §6:

a) dopuszcza się bilansowanie miejsc z uwzględnieniem terenu 1KDZ(KS) – na płycie planowanego wiaduktu, 1KK/KS oraz 1KDW;

14) sposób realizacji miejsc parkingowych: garaże podziemne, naziemne miejsca parkingowe;

15) dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy w dotychczasowych parametrach;

16) w terenie 1MW(U) dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej należy zastosować rozwiązania umożliwiające ochronę mieszkańców przed ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym kolejowym;

17) ustala się obszar lokalizacji placów zabaw – zgodnie z rysunkiem planu;

18) zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się oś widokową:

a) zagospodarowanie terenu należy kształtować z uwzględnieniem widoku na budynek kolejowego Dworca Głównego – usytuowany poza obszarem planu.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w granicach terenu występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych – mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi;

2) część terenu 1MW(U) jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:**

1) powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych: nie mniej niż 2000 m²;

2) ustala się, że zasada zachowania określonej planem minimalnej powierzchni działki budowlanej nie dotyczy działek powstałych w wyniku podziału, w rezultacie którego część pierwotnej powierzchni działki została przeznaczona pod komunikację lub infrastrukturę techniczną, zgodnie z liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu, przy czym realizacja zabudowy na takiej (nowo wydzielonej) działce musi być zgodna z przepisami odrębnymi;

3) szerokość frontu działki: nie ustala się;

4) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) w terenie 1MW(U) zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się obszar zieleni towarzyszącej ZT– wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej, w obrębie którego ustala się:

a) zakaz lokalizacji zabudowy, w tym tymczasowych obiektów budowlanych,

b) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych,

c) dopuszczenie lokalizacji ciągów pieszych, obiektów małej architektury,

d) nakaz realizacji zieleni urządzonej w różnej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),

e) nakaz zachowania minimum 75% obszaru ZT jako terenu biologicznie czynnego.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji: ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu **1MW(U)** – od ul. Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicą planu) przez drogę wewnętrzną oznaczoną symbolem 1KDW;

2) w ramach terenu 1MW(U) od strony ulicy 1KDW należy zapewnić dojazd do terenu 2E;

3) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) ustala się zaopatrzenie w wodę, gaz, odprowadzenie ścieków komunalnych w oparciu o istniejące sieci (sieć wodociągowa Ø160 - Ø125 w terenie 1KDW, sieć gazowa niskiego ciśnienia Ø200 w ul. Nowy Świat oraz kanał sanitarny Ø0,2 w terenie 1KDW),

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (kanał deszczowy Ø0,4 - Ø0,315 w 1KDW) z uwzględnieniem lokalnej retencji lub własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

e) ustala się zaopatrzenie w ciepło z miejskich sieci ciepłowniczych lub indywidualnych źródeł ciepła zgodnie z przepisami odrębnymi,

f) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

g) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych,

h) dopuszcza się lokalizację instalacji odnawialnych źródeł energii, w tym o mocy powyżej 100 kW (w szczególności instalacji fotowoltaicznych, kolektorów termicznych, instalacji aero lub geotermalnych) zaopatrujących w energię elektryczną, cieplną i chłód, dla instalacji wytwarzających energię z wiatru maksymalną moc ogranicza się do mocy mikroinstalacji, zgodnie z przepisami odrębnymi.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym**: ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1MW(U)** w wysokości 30%.

§ 10. Dla terenu **1MW/U, 2MW/U, 3MW/U** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny zabudowy usługowej:**

1) ustala się lokalizację funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej;

2) ustala się lokalizację usług nieuciążliwych, w szczególności z zakresu kategorii:

a) **administracji i biur,** w tym w szczególności: obiekty wykorzystywane jako miejsce pracy dla działalności biura, sekretariatu lub innych o charakterze administracyjnym np: budynki banków, urzędów pocztowych, urzędów,

b) **gastronomii,** w tym w szczególności: restauracje, bary, kawiarnie, puby, stołówki, obiekty zaplecza gastronomicznego,

c) **handlu**, w tym w szczególności: handel detaliczny o powierzchni sprzedaży nieprzekraczającej 2000 m^2 taki jak: samodzielne sklepy, butiki, apteki,

d) **ochrony zdrowia i opieki społecznej**, w tym w szczególności: przychodnie, ośrodki zdrowia, zakłady rehabilitacyjne, gabinety lekarskie,

e) **oświaty i wychowania**, w tym w szczególności: żłobki, świetlice, przedszkola, szkoły językowe, ośrodki kształceniowe i szkoleniowe,

f) **usług drobnych,** w tym w szczególności: punkty usług szewskich, krawieckich, rymarskich, fotograficznych, introligatorskich, poligraficznych, jubilerskich, lutniczych, fryzjerskich, kosmetycznych, zegarmistrzowskich, ślusarskich, punkty napraw, wypożyczalnie, pralnie, gabinety odnowy, nie związane z usługami i obsługą motoryzacji,

g) **usług publicznych**.

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, towarzyszącej budynkom i ciągom komunikacyjnym, w formie zieleni niskiej, średniej i wysokiej;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 8, 9, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8;

4) część terenów 1MW/U i 2MW/U objęta jest Strefą Ochrony Widoków (SOW) – obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji - oznaczoną graficznie na rysunku planu:

a) ustalenia jak w ustępie 6 pkt 7.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej:**

1) roboty budowlane prowadzone na obszarze bądź przy obiektach niewpisanych do rejestru zabytków, a ujętych w gminnej ewidencji zabytków wymagają postępowania zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi;

2) teren 1MW/U oraz 2MW/U podlega ochronie konserwatorskiej jako fragment chronionego układu urbanistycznego przedmieścia Piaski zw. Kazimierzem; ujętego w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin zgodnie z oznaczeniem graficznym na rysunku planu, w obszarze chronionego układu urbanistycznego obowiązuje:

a) nakaz zachowania pozostałości historycznego układu działek,

b) nakaz zachowania historycznego układu budynków na działkach,

c) nakaz zachowania historycznej linii zabudowy od strony ul. W. Kunickiego,

d) pozostałe ustalenia jak w ustępie 6, ustępie 9 pkt 1 oraz ustępie 10 pkt 2 litera h) i i);

3) w terenie 1MW/U ochronie konserwatorskiej podlegają kamienice przy ul. W. Kunickiego 23 i 25 ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin, oznaczone graficznie na rysunku planu, dla których obowiązuje:

a) nakaz zachowania skali bryły, jej gabarytów i wysokości,

b) nakaz zachowania kształtu dachów,

c) nakaz zachowania dekoracji elewacji od strony ul. W. Kunickiego,

d) zakaz wykonywania nowych otworów okiennych i drzwiowych oraz innych elementów konstrukcyjnych od strony ul. W. Kunickiego,

e) zakaz zmiany kształtu i wielkości historycznych otworów okiennych i drzwiowych,

f) nakaz utrzymania historycznych podziałów stolarki okiennej i drzwiowej;

4) w terenie 2MW/U ochronie konserwatorskiej podlega kamienica przy ul. W. Kunickiego 29 ujęta w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin, oznaczona graficznie na rysunku planu, dla której obowiązuje:

a) nakaz zachowania skali bryły, jej gabarytów i wysokości,

b) nakaz zachowania kształtu dachów,

c) nakaz zachowania dekoracji elewacji od strony ul. W. Kunickiego,

d) zakaz wykonywania nowych otworów okiennych i drzwiowych oraz innych elementów konstrukcyjnych od strony ul. W. Kunickiego,

e) zakaz zmiany kształtu i wielkości historycznych otworów okiennych i drzwiowych,

f) nakaz utrzymania historycznych podziałów stolarki okiennej i drzwiowej;

5) w terenie 3MW/U ochronie konserwatorskiej podlegają budynki d. zespołu dworca PKP

- magazyn PKP - ul. Nowy Świat 9A oraz budynek siedziby odcinka drogowego w zespole dworca PKP, obecnie drukarnia - ul. Nowy świat 11A ujęte w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin, oznaczone graficznie na rysunku planu;

6) dla budynku siedziby odcinka drogowego w zespole dworca PKP, obecnie drukarni - ul. Nowy świat 11A obowiązuje:

a) nakaz zachowania skali bryły, jej gabarytów i wysokości,

b) nakaz zachowania kształtu dachu,

c) nakaz zachowania historycznych podziałów pionowych i poziomych elewacji,

d) zakaz wykonywania nowych otworów okiennych i drzwiowych,

e) zakaz zmiany kształtu i wielkości otworów okiennych i drzwiowych,

f) nakaz zachowania dekoracyjnych elementów wykończeniowych,

7) dla magazynu PKP - ul. Nowy Świat 9A obowiązuje:

a) nakaz zachowania skali bryły, jej gabarytów i wysokości bryły,

b) dopuszcza się dobudowę nowych obiektów nie przewyższających wysokością zabytkowego budynku głównego pod warunkiem połączenia obiektów półprzezroczystym łącznikiem,

c) nakaz zachowania kształtu dachów, dopuszcza się doświetlenia pomieszczeń poddasza oknami połaciowymi,

d) nakaz zachowania historycznych podziałów pionowych i poziomych elewacji,

e) zakaz zmiany kształtu i wielkości istniejących otworów okiennych i drzwiowych,

f) nakaz zachowania dekoracyjnych elementów wykończeniowych (ceglana dekoracja ścian

i okien magazynu PKP (ul. Nowy Świat 9A).

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) nakazuje się lokalizację usług, co najmniej w parterach budynku, dostępnych z poziomu terenu, zgodnie z rysunkiem planu;

2) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

3) ustala się sukcesywną likwidację barier architektonicznych utrudniających osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych dostęp do przestrzeni publicznych;

4) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) typ zabudowy:

a) w terenach 1MW/U i 2MW/U od strony ulicy Kunickiego oraz dróg 1KDD, 2KDD- zabudowa pierzejowa – zgodnie z rysunkiem planu,

b) w terenie 3MW/U zabudowa wolnostojąca;

2) ustala się obowiązujące i nieprzekraczalne linie zabudowy wyznaczone na rysunku planu;

3) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną;

4) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej:

a) w terenie 1MW/U nie więcej niż 65%,

b) w terenie 2MW/U nie więcej niż 70%,

c) w terenie 3MW/U nie więcej niż 35%;

5) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej:

a) w terenie 1MW/U - 25%,

b) w terenie 2MW/U - 10%,

c) w terenie 3MW/U - 30%;

6) w przypadku realizacji dachu zielonego dopuszcza się uwzględnianie powierzchni dachu zielonego jako powierzchni terenu biologicznie czynnego, zgodnie z przepisami odrębnymi;

7) wysokość zabudowy:

a) w terenie 1MW/U nie więcej niż 20 m i nie więcej niż 5 kondygnacji nadziemnych,

b) w terenie 2MW/U nie więcej niż 18 m i nie więcej niż 5 kondygnacji nadziemnych,

c) w terenie 3MW/U nie więcej niż 17 m i nie więcej niż 5 kondygnacji nadziemnych;

8) intensywność zabudowy:

a) w terenach 1MW/U, 2MW/U nie więcej niż 3,0,

b) w terenie 3MW/U nie więcej niż 2,5;

9) kształt dachu: nie określa się;

10) dopuszcza się realizację dachu zielonego o charakterze intensywnym lub ekstensywnym, lub obu rodzajów jednocześnie;

11) kąt nachylenia połaci dachowych: do 45°;

12) zakazuje się stosowania jaskrawych kolorów pokryć dachów oraz wykończenia elewacji;

13) minimalna liczba miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami §6;

14) sposób realizacji miejsc parkingowych: garaże wolnostojące, garaże wbudowane, garaże podziemne, naziemne miejsca parkingowe;

15) dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy w dotychczasowych parametrach;

16) w terenie 1MW/U dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej należy zastosować rozwiązania umożliwiające ochronę mieszkańców przed ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym kolejowym.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w terenie 1MW/U występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi,

2) część terenu 3MW/U jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:**

1) powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych: nie mniej niż 2000 m²;

2) ustala się, że zasada zachowania określonej planem minimalnej powierzchni działki budowlanej nie dotyczy działek powstałych w wyniku podziału, w rezultacie którego część pierwotnej powierzchni działki została przeznaczona pod komunikację lub infrastrukturę techniczną, zgodnie z liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu, przy czym realizacja zabudowy na takiej (nowo wydzielonej) działce musi być zgodna z przepisami odrębnymi;

3) szerokość frontu działki: nie ustala się;

4) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) nakazuje się zachowanie istniejącej zabudowy wpisanej do Gminnej Ewidencji Zabytków

m. Lublin w gabarytach i formie istniejącej na dzień wejścia w życie planu - wszelkie zmiany funkcjonalne projektowane w obrębie w/w obiektów powinny przyczyniać się do zachowania zabytku w stanie umożliwiającym jego funkcjonowanie w strukturze przestrzennej przy zachowaniu elementów świadczących o zabytkowym charakterze – zgodnie z ustępem 4;

2) w terenie 3MW/U zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się obszar zieleni towarzyszącej ZT– wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej, w obrębie którego ustala się:

a) zakaz lokalizacji zabudowy, w tym tymczasowych obiektów budowlanych,

b) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych,

c) dopuszczenie lokalizacji ciągów pieszych, obiektów małej architektury,

d) nakaz realizacji zieleni urządzonej w różnej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),

e) nakaz zachowania minimum 75% obszaru ZT jako terenu biologicznie czynnego;

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1MW/U – od ulicy oznaczonej symbolem 2KDD, ulicy Kunickiego (zlokalizowanej poza obszarem planu) oraz od ulicy oznaczonej symbolem 1KDD (ul. Pochyła),

b) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 2MW/U – od ulicy oznaczonej symbolem 1KDD (ul. Pochyła) oraz od ulicy Kunickiego (zlokalizowanej poza obszarem planu),

c) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 3MW/U – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicą planu) oraz od drogi wewnętrznej oznaczonej symbolem 1KDW,

d) w ramach terenu 2MW/U należy zapewnić obsługę komunikacyjną terenu 1E od ulicy oznaczonej symbolem 1KDD (ul. Pochyła),

e) w ramach terenu 3MW/U należy zapewnić obsługę komunikacyjną terenu 3E od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicą planu);

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) ustala się zaopatrzenie w wodę, gaz, odprowadzenie ścieków komunalnych w oparciu o istniejące sieci (sieć wodociagowa Ø250 w ul. W.Kunickiego i Ø250 w ul. Nowy Świat , sieć gazowa niskiego ciśnienia Ø315 w ul.W.Kunickiego i Ø200 w ul. Nowy Świat oraz kanały sanitarne Ø0,45 w ul.W.Kunickiego i Ø0,5, Ø0,25 w ul. Nowy Świat),

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (kanał deszczowy Ø0,3 w ul.W.Kunickiego i Ø1,5 w terenie ul. Nowy Świat) z uwzględnieniem lokalnej retencji lub własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

e) ustala się zaopatrzenie w ciepło z miejskich sieci ciepłowniczych lub indywidualnych źródeł ciepła zgodnie z przepisami odrębnymi,

f) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

g) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych,

h) dopuszcza się, za wyjątkiem obiektów ujętych w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin, lokalizację instalacji odnawialnych źródeł energii, w tym o mocy powyżej 100 kW (w szczególności instalacji fotowoltaicznych, kolektorów termicznych, instalacji aero lub geotermalnych) zaopatrujących w energię elektryczną, cieplną i chłód, dla instalacji wytwarzających energię z wiatru maksymalną moc ogranicza się do mocy mikroinstalacji, zgodnie z przepisami odrębnymi,

i) dopuszcza się lokalizację instalacji odnawialnych źródeł energii w obrębie układu urbanistycznego przedmieścia Piaski zw. Kazimierzem (ujętego w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin) w wyjątkowych przypadkach w sposób niezaburzający wartości widokowo-przestrzennych zabytkowego obszaru.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym**: ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1MW/U, 2MW/U, 3MW/U** w wysokości 30%.

§ 11. Dla terenu **1U/P** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny usługowe, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, towarzyszącej budynkom i ciągom komunikacyjnym, w formie zieleni niskiej, średniej i wysokiej;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 8, 9, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) ustala się sukcesywną likwidację barier architektonicznych utrudniających osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych dostęp do przestrzeni publicznych;

3) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) typ zabudowy: wolnostojąca;

2) ustala się obowiązujące i nieprzekraczalne linie zabudowy wyznaczone na rysunku planu;

3) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną;

4) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej:

a) w terenie 1U/P nie więcej niż 40%;

5) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej:

a) w terenie 1U/P - 15%;

6) w przypadku realizacji dachu zielonego dopuszcza się uwzględnianie powierzchni dachu zielonego jako powierzchni terenu biologicznie czynnego, zgodnie z przepisami odrębnymi;

7) wysokość zabudowy:

a) w terenie 1U/P w strefie dopuszczonej wysokości zabudowy A nie więcej niż 9 m i nie więcej niż 1 kondygnacja nadziemna, w strefie dopuszczonej wysokości zabudowy B nie więcej niż 16 m i nie więcej niż 3 kondygnacje nadziemne;

8) intensywność zabudowy:

a) w terenie 1U/P nie więcej niż 1,8;

9) kształt dachu: nie określa się;

10) dopuszcza się realizację dachu zielonego o charakterze intensywnym lub ekstensywnym, lub obu rodzajów jednocześnie;

11) kąt nachylenia połaci dachowych: do 45°;

12) zakazuje się stosowania jaskrawych kolorów pokryć dachów oraz wykończenia elewacji;

13) minimalna liczba miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami §6;

14) sposób realizacji miejsc parkingowych: garaże wolnostojące, garaże wbudowane, garaże podziemne, naziemne miejsca parkingowe;

15) dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy w dotychczasowych parametrach;

16) w terenie 1U/P zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się oś widokową:

a) zagospodarowanie terenu należy kształtować z uwzględnieniem widoku na budynek kolejowego Dworca Głównego – usytuowany poza obszarem planu.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w terenie 1U/P występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:**

1) powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych: nie mniej niż 2000m²;

2) ustala się, że zasada zachowania określonej planem minimalnej powierzchni działki budowlanej nie dotyczy działek powstałych w wyniku podziału, w rezultacie którego część pierwotnej powierzchni działki została przeznaczona pod komunikację lub infrastrukturę techniczną, zgodnie z liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu, przy czym realizacja zabudowy na takiej (nowo wydzielonej) działce musi być zgodna z przepisami odrębnymi;

3) szerokość frontu działki: nie ustala się;

4) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) w terenie 1U/P ustala się realizację działalności gospodarczej związanej z prowadzeniem funkcji: produkcyjnych, składowo-magazynowych, rzemiosła, działalności biurowo-administracyjnych i usługowych, które nie stwarzają uciążliwości w zakresie hałasu, wibracji, promieniowania, zanieczyszczenia wody, powietrza, powierzchni ziemi, gleby, zapachu - spełniając wymogi wynikające z przepisów odrębnych;

2) w terenie 1U/P zakazuje się lokalizacji zakładów stwarzających zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi, a w szczególności zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnej awarii przemysłowej;

3) dopuszcza się rozbudowę istniejącego zakładu z uwzględnieniem ograniczenia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym ograniczenia wystąpienia poważnych awarii przemysłowych – zgodnie z przepisami odrębnymi;

4) w terenie 1U/P nakazuje się ograniczyć wszelką uciążliwość wywołaną określonym rodzajem działalności do granic własnej działki, wykluczając przy tym realizację zakładów produkcyjnych powodujących degradację środowiska naturalnego;

5) w terenie 1U/P zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się obszar zieleni towarzyszącej ZT– wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej, w obrębie którego ustala się:

a) zakaz lokalizacji zabudowy, w tym tymczasowych obiektów budowlanych,

b) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych,

c) dopuszczenie lokalizacji ciągów pieszych, obiektów małej architektury,

d) nakaz realizacji zieleni urządzonej w różnej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),

e) nakaz zachowania minimum 75% obszaru ZT jako terenu biologicznie czynnego,

f) nakaz lokalizacji szpaleru drzew w miejscach (i gatunkach) odpowiednich i możliwych do zastosowania ze względu na istniejące i planowane sieci uzbrojenia technicznego,

w szczególności w lokalizacjach wskazanych na rysunku planu.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1U/P – od ulicy oznaczonej symbolem 1KDD (ul. Pochyła);

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) ustala się zaopatrzenie w wodę, gaz, odprowadzenie ścieków komunalnych w oparciu o istniejące sieci (sieć wodociągowa Ø250 w ul. W. Kunickiego, sieć gazowa niskiego ciśnienia Ø315 w ul. W. Kunickiego oraz kanały sanitarne Ø0,45 w ul. W. Kunickiego),

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (kanał deszczowy Ø0,3 w ul. W. Kunickiego) z uwzględnieniem lokalnej retencji lub własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

e) ustala się zaopatrzenie w ciepło z miejskich sieci ciepłowniczych lub indywidualnych źródeł ciepła zgodnie z przepisami odrębnymi,

f) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

g) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych,

h) dopuszcza się lokalizację instalacji odnawialnych źródeł energii, w tym o mocy powyżej 100 kW (w szczególności instalacji fotowoltaicznych, kolektorów termicznych, instalacji aero lub geotermalnych) zaopatrujących w energię elektryczną, cieplną i chłód, dla instalacji wytwarzających energię z wiatru maksymalną moc ogranicza się do mocy mikroinstalacji, zgodnie z przepisami odrębnymi.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym**: ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu 1U/P w wysokości 30%.

§ 12. Dla terenu **2U, 3U** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny zabudowy usługowej:**

1) ustala się lokalizację funkcji usługowych, w szczególności z zakresu kategorii:

a) **administracji i biur,** w tym w szczególności: obiekty wykorzystywane jako miejsce pracy dla działalności biura, sekretariatu lub innych o charakterze administracyjnym np: budynki banków, urzędów pocztowych, urzędów, obiekty centrów konferencyjnych i kongresowych, sądów,

b) **gastronomii,** w tym w szczególności: restauracje, bary, kawiarnie, puby, stołówki, obiekty zaplecza gastronomicznego,

c) **handlu**, w tym w szczególności: handel detaliczny o powierzchni sprzedaży nieprzekraczającej 2000 m^2 taki jak: samodzielne sklepy, butiki, apteki,

d) **kultury**, w tym w szczególności: ogólnodostępne obiekty kulturalne takie jak: kina, sale koncertowe, teatry, teatry muzyczne, domy kultury, wielozadaniowe sale wykorzystywane głównie do celów rozrywkowych, kluby, sale taneczne i dyskoteki, muzea, galerie sztuki, wystawy, biblioteki, centra informacyjne i archiwa, obiekty telewizji i radia,

e) **ochrony zdrowia i opieki społecznej**, w tym w szczególności: przychodnie, ośrodki zdrowia, zakłady rehabilitacyjne, gabinety lekarskie,

f) **oświaty i wychowania**, w tym w szczególności: szkoły językowe, ośrodki kształceniowe i szkoleniowe,

g) **usług drobnych,** w tym w szczególności: punkty usług szewskich, krawieckich, rymarskich, fotograficznych, introligatorskich, poligraficznych, jubilerskich, lutniczych, fryzjerskich, kosmetycznych, zegarmistrzowskich, ślusarskich, punkty napraw, wypożyczalnie, pralnie, gabinety odnowy, nie związane z usługami i obsługą motoryzacji,

h) **usług publicznych**.

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, towarzyszącej budynkom i ciągom komunikacyjnym, w formie zieleni niskiej, średniej i wysokiej;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 8, 9, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8;

4) część terenu 2U objęta jest Strefą Ochrony Widoków (SOW) – obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji - oznaczoną graficznie na rysunku planu:

a) ustalenia jak w ustępie 6 pkt7.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) ustala się sukcesywną likwidację barier architektonicznych utrudniających osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych dostęp do przestrzeni publicznych;

3) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) typ zabudowy: wolnostojąca;

2) ustala się obowiązujące i nieprzekraczalne linie zabudowy wyznaczone na rysunku planu;

3) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną;

4) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej:

a) w terenie 2U nie więcej niż 60%,

b) w terenie 3U nie więcej niż 35%;

5) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej:

a) w terenie 2U - 10%,

b) w terenie 3U - 25%;

6) w przypadku realizacji dachu zielonego dopuszcza się uwzględnianie powierzchni dachu zielonego jako powierzchni terenu biologicznie czynnego, zgodnie z przepisami odrębnymi;

7) wysokość zabudowy:

a) w terenie 2U nie więcej niż 18 m,

b) w terenie 3U nie więcej niż 15 m i nie więcej niż 3 kondygnacje nadziemne;

8) intensywność zabudowy:

a) w terenie 2U nie więcej niż 2,5,

b) w terenie 3U nie więcej niż 2,0;

9) kształt dachu: nie określa się;

10) dopuszcza się realizację dachu zielonego o charakterze intensywnym lub ekstensywnym, lub obu rodzajów jednocześnie;

11) kąt nachylenia połaci dachowych: do 45°;

12) zakazuje się stosowania jaskrawych kolorów pokryć dachów oraz wykończenia elewacji;

13) minimalna liczba miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami §6;

14) sposób realizacji miejsc parkingowych: garaże wolnostojące, garaże wbudowane, garaże podziemne, naziemne miejsca parkingowe;

15) dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy w dotychczasowych parametrach.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:** nie ustala się.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:**

1) powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych: nie mniej niż 2000m²;

2) ustala się, że zasada zachowania określonej planem minimalnej powierzchni działki budowlanej nie dotyczy działek powstałych w wyniku podziału, w rezultacie którego część pierwotnej powierzchni działki została przeznaczona pod komunikację lub infrastrukturę techniczną, zgodnie z liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu, przy czym realizacja zabudowy na takiej (nowo wydzielonej) działce musi być zgodna z przepisami odrębnymi;

3) szerokość frontu działki: nie ustala się;

4) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) w terenach 2U, 3U zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się obszar zieleni towarzyszącej ZT– wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej, w obrębie którego ustala się:

a) zakaz lokalizacji zabudowy, w tym tymczasowych obiektów budowlanych,

b) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych,

c) dopuszczenie lokalizacji ciągów pieszych, obiektów małej architektury,

d) nakaz realizacji zieleni urządzonej w różnej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),

e) nakaz zachowania minimum 75% obszaru ZT jako terenu biologicznie czynnego.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 2U – od ulicy oznaczonej symbolem 1KDG (ul. Kunickiego),

b) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 3U – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicą planu);

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) ustala się zaopatrzenie w wodę, gaz, odprowadzenie ścieków komunalnych w oparciu o istniejące sieci (sieć wodociągowa Ø250 w ul. W. Kunickiego i Ø250 w ul. Nowy Świat, sieć gazowa niskiego ciśnienia Ø315 w ul. W. Kunickiego i Ø200 w ul. Nowy Świat oraz kanały sanitarne Ø0,45 w ul. W. Kunickiego i Ø0,5, Ø0,25 w ul. Nowy Świat),

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (kanał deszczowy Ø0,3 w ul. W. Kunickiego i Ø1,5 w ul. Nowy Świat) z uwzględnieniem lokalnej retencji lub własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

e) ustala się zaopatrzenie w ciepło z miejskich sieci ciepłowniczych lub indywidualnych źródeł ciepła zgodnie z przepisami odrębnymi,

f) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

g) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych,

h) dopuszcza się lokalizację instalacji odnawialnych źródeł energii, w tym o mocy powyżej 100 kW (w szczególności instalacji fotowoltaicznych, kolektorów termicznych, instalacji aero lub geotermalnych) zaopatrujących w energię elektryczną, cieplną i chłód, dla instalacji wytwarzających energię z wiatru maksymalną moc ogranicza się do mocy mikroinstalacji, zgodnie z przepisami odrębnymi.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym**: ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **2U, 3U** w wysokości 30%.

§ 13. Dla terenów **1E, 2E, 3E, 4E** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenów: Tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetyka.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej towarzyszącej ciągom komunikacyjnym;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:**

1) teren 1E podlega ochronie konserwatorskiej jako fragment chronionego układu urbanistycznego przedmieścia Piaski zw. Kazimierzem; ujętego w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin zgodnie z oznaczeniem graficznym na rysunku planu, w obszarze chronionego układu urbanistycznego obowiązuje:

a) nakaz zachowania pozostałości historycznego układu działek,

b) pozostałe ustalenia jak w ustępie 6.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:** przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni terenu w liniach rozgraniczających: nie określa się;

2) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną;

3) intensywność zabudowy: nie określa się;

4) maksymalna wysokość zabudowy: nie więcej niż 5,0 m.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) tereny 2E i 4E położone są w strefie ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi;

2) teren 4E w całości położony w obszarze 20-to metrowej odległości od osi skrajnego toru planowanej bocznicy kolejowej - obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:** nie ustala się.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1E – od ulicy oznaczonej symbolem 1KDD poprzez teren 2MW/U,

b) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 2E – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicą planu) przez drogę wewnętrzną 1KDW i teren 1MW(U),

c) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 3E – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicą planu) poprzez teren 3MW/U,

d) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 4E – od ulicy oznaczonej symbolem 2KDZ;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) obsługa telekomunikacyjna - dopuszcza się realizację sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej zgodnie z przepisami odrębnymi,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie dotyczy,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (z terenów utwardzonych), własnych systemów zagospodarowania wód opadowych lub powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** zakazuje się.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenów **1E, 2E, 3E, 4E** w wysokości 1%**.**

§ 14. Dla terenu **1KDG** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny dróg publicznych – ulica główna.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej towarzyszącej ciągom komunikacyjnym;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8;

4) nakazuje się ochronę istniejącego drzewa o szczególnych walorach przyrodniczych (lokalizacja oznaczona na rysunku planu), dopuszcza się wykonanie niezbędnych zabiegów pielęgnacyjnych poprawiających stan drzewostanu.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) teren stanowi poszerzenie pasa drogowego ulicy Kunickiego (zlokalizowanej poza granicami planu);

2) nakazuje się realizację chodnika.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:** nie ustala się.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:** nie ustala się.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się teren 1KDG jako poszerzenie istniejącego pasa drogowego ul. Kunickiego;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie dotyczy,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (Ø0,3), własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** zakazuje się.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KDG** w wysokości 1%.

§ 15. Dla terenu **1KDZ, 2KDZ** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny dróg publicznych – ulica zbiorcza.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej towarzyszącej ciągom komunikacyjnym;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:**

1) wszelkie działania inwestycyjne związane z realizacją drogi publicznej (1KDZ) nie mogą powodować zagrożenia oraz przyczynić się do pogorszenia stanu zachowania zabytkowego magazynu zlokalizowanego w niedalekim sąsiedztwie, w obrębie terenu 3MW/U.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) przy przejściach dla pieszych przez jezdnie należy zastosować różnicę faktury nawierzchni wyczuwalną dotykiem laski przez osoby niewidzące oraz obniżone krawężniki umożliwiające przejazd wózkiem;

3) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) dla terenu 1KDZ:

a) przekrój umożliwiający przyznawanie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, np. w formie buspasa, minimum jednostronny chodnik oraz droga rowerowa,

b) dostępność ulicy: ograniczona,

c) nakazuje się dostosowanie niwelety ulicy do bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej,

d) szerokość w liniach rozgraniczających: według rysunku planu, nie mniej niż 35,4 m,

e) wyklucza się realizację miejsc parkingowych w pasie drogowym;

2) dla terenu 2KDZ:

a) przekrój umożliwiający przyznawanie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, np. w formie buspasa, obustronne chodniki oraz ścieżki rowerowe,

b) szerokość w liniach rozgraniczających: według rysunku planu, nie mniej niż 23 m,

c) wyklucza się realizację miejsc parkingowych w pasie drogowym,

d) dopuszcza się zjazdy na posesje przy ul. Wojennej;

3) dopuszcza się lokalizacje i modernizację istniejącej bocznicy kolejowej dla wojska, do czasu realizacji docelowego układu drogowego (w tym) wraz z zakończeniem przebudowy wojskowej bocznicy kolejowej:

a) wszelkie działania inwestycyjne związane z realizacją dróg publicznych 1KDZ i 2KDZ winny zapewnić nieprzerwaną ciągłość dojazdu bocznicą kolejową (po istniejącym przebiegu w ramach terenów 1KDZ i 2KDZ lub docelowym przebiegu - tj. wyznaczonym na rysunku planu planowanym układzie torowym bocznicy kolejowej) do obiektów i terenów wojskowych usytuowanych na południe od ulicy Wyścigowej /Dywizjonu 303/ (zlokalizowanych poza granicą planu),

b) w przypadku realizacji przebudowy bocznicy wojskowej po docelowym przebiegu, bocznica po dotychczasowym przebiegu winna mieć zapewnioną ciągłość funkcjonowania również podczas przebudowy, aż do czasu zakończenia przez Inwestora realizacji nowej bocznicy i układu drogowego wraz z pozyskaniem przez Inwestora wszelkich wymaganych przepisami opinii, uzgodnień, zezwoleń itp. dokumentów w celu umożliwienia rozpoczęcia użytkowania nowej bocznicy. Grunty pod przebudowaną bocznicą zostaną przekazane na rzecz właściwych zarządców (MON i PKP).

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w terenach 1KDZ, 2KDZ występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi;

2) w terenach 1KDZ i 2KDZ w obszarze 20-to metrowej odległości od osi skrajnego toru planowanej bocznicy kolejowej obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych;

3) część terenów 1KDZ i 2KDZ są terenami zamkniętymi (kolejowymi) – ustalonymi przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:** nie ustala się.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się zewnętrzne powiązania komunikacyjne terenu 1KDZ z obwodnicą miejską w ciągu ulicy Wyścigowej poprzez teren 2KDZ (ul. Wojenna) oraz ulicą Lubelskiego Lipca 80 poprzez tereny oznaczone symbolami 1KDZ(KS), 1KK(KDZ), 1KDZ(U/KK) i ul. Stadionową,

b) ustala się zewnętrzne powiązania komunikacyjne terenu 2KDZ z obwodnicą miejską w ciągu ulicy Wyścigowej oraz ulicą Lubelskiego Lipca 80 poprzez tereny oznaczone symbolami 1KDZ, 1KDZ(KS), 1KK(KDZ), 1KDZ(U/KK) i ul. Stadionową;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie dotyczy,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej, własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** zakazuje się.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KDZ, 2KDZ** w wysokości 1%.

§ 16. Dla terenu **1KDZ(U/KK)** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny dróg publicznych – ulicy zbiorczej, z dopuszczeniem zabudowy usługowej i obsługi kolejowej:**

1) ustala się lokalizację drogi publicznej – ulicy zbiorczej w formie tunelu;

2) dopuszcza się lokalizację funkcji usługowych, w szczególności z zakresu kategorii:

a) **administracji i biur,** w tym w szczególności: obiekty wykorzystywane jako miejsce pracy dla działalności biura, sekretariatu lub innych o charakterze administracyjnym np: budynki urzędów pocztowych, urzędów,

b) **gastronomii,** w tym w szczególności: restauracje, bary, kawiarnie, puby, stołówki, obiekty zaplecza gastronomicznego,

c) **handlu**, w tym w szczególności: handel detaliczny o powierzchni sprzedaży nieprzekraczającej 2000 m^2 taki jak: samodzielne sklepy, butiki, apteki,

d) **kultury**, w tym w szczególności: ogólnodostępne obiekty kulturalne takie jak: muzea, wystawy, biblioteki, centra informacyjne i archiwa,

e) **usług publicznych**;

3) dopuszcza się lokalizację obsługi kolejowej.

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, towarzyszącej budynkom, w formie zieleni niskiej;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 8, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej:**

1) w terenie **1KDZ(U/KK)** ochronie konserwatorskiej podlega część budynku warsztatów w d. zespole dworca PKP - ujęta w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin, oznaczona graficznie na rysunku planu, dla której obowiązuje:

a) nakaz zachowania skali bryły, jej gabarytów i wysokości,

b) nakaz zachowania kształtu dachów,

c) zakaz zmiany kształtu i wielkości otworów okiennych i drzwiowych,

d) nakaz zachowania dekoracyjnych elementów wykończeniowych.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:** przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) dopuszcza się ukształtowanie terenu w różnych poziomach;

2) w terenie **1KDZ(U/KK)** dla ulicy zbiorczej realizowanej w formie tunelu, ustala się:

a) przekrój umożliwiający przyznawanie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, np. w formie buspasa, minimum jednostronny chodnik oraz droga rowerowa,

b) dostępność ulicy: ograniczona,

c) nakazuje się dostosowanie niwelety ulicy do bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej;

3) w terenie **1KDZ(U/KK)** w odniesieniu do zagospodarowania terenu i zabudowy lokalizowanej nad ulicą zbiorczą przebiegającą w tunelu, ustala się:

a) typ zabudowy: wolnostojąca,

b) ustala się nieprzekraczalne linie zabudowy - zgodnie z przepisami odrębnymi,

c) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną,

d) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie więcej niż 20%,

e) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie ustala się,

f) w przypadku realizacji dachu zielonego dopuszcza się uwzględnianie powierzchni dachu zielonego jako powierzchni terenu biologicznie czynnego, zgodnie z przepisami odrębnymi,

g) wysokość zabudowy: nie więcej niż 12 m i nie więcej niż 2 kondygnacje nadziemne,

h) intensywność zabudowy: nie więcej niż 1,4 ,

i) kształt dachu: nie określa się,

j) dopuszcza się realizację dachu zielonego o charakterze intensywnym lub ekstensywnym, lub obu rodzajów jednocześnie,

k) kąt nachylenia połaci dachowych: do 45°,

l) zakazuje się stosowania jaskrawych kolorów pokryć dachów oraz wykończenia elewacji,

m) minimalna liczba miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami §6,

n) sposób realizacji miejsc parkingowych: naziemne miejsca parkingowe,

o) nakazuje się integrację funkcjonalną i przestrzenną z istniejącą i projektowaną zabudową w ramach terenów 1KK(U), 2KK(U) w odniesieniu do obiektów lokalizowanych nad ulicą zbiorczą przebiegającą w tunelu;

4) dopuszcza się realizację pieszo-rowerowych powiązań komunikacyjnych z terenami poza granicą planu w formie kładki nad linią kolejową.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) teren w całości jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:**

1) powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych: nie ustala się;

2) ustala się, że zasada zachowania określonej planem minimalnej powierzchni działki budowlanej nie dotyczy działek powstałych w wyniku podziału, w rezultacie którego część pierwotnej powierzchni działki została przeznaczona pod komunikację lub infrastrukturę techniczną, zgodnie z liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu, przy czym realizacja zabudowy na takiej (nowo wydzielonej) działce musi być zgodna z przepisami odrębnymi;

3) szerokość frontu działki: nie ustala się;

4) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) w terenie zakazuje się lokalizacji zakładów stwarzających zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi, a w szczególności zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnej awarii przemysłowej.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) w odniesieniu do ulicy zbiorczej w formie tunelu ustala się zewnętrzne powiązania komunikacyjne terenu 1KDZ(U/KK) – z obwodnicą miejską w ciągu ulicy Wyścigowej poprzez ulice oznaczone symbolami 1KDZ, 2KDZ (ul. Wojenna) oraz tereny oznaczone symbolami 1KK(KDZ), 1KDZ(KS) oraz ulicą Lubelskiego Lipca 80 poprzez ulicę Stadionową i jej planowane przedłużenie,

b) w odniesieniu do zabudowy usługowej, komunikacji i obsługi kolejowej – ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1KDZ(U/KK) – poprzez drogi wewnętrzne na terenach kolejowych poza granicami planu oraz na terenach 1KK(U), 2KK(U) i 1KK oraz od ulicy 2KDD do ul. Kunickiego zlokalizowanej poza granicami planu;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) ustala się zaopatrzenie w wodę, gaz, odprowadzenie ścieków komunalnych w oparciu o istniejące sieci po wymaganej rozbudowie,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej po ich rozbudowie z uwzględnieniem lokalnej retencji lub własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

e) ustala się zaopatrzenie w ciepło z miejskich sieci ciepłowniczych lub indywidualnych źródeł ciepła (z zastrzeżeniem § 26 ust.3) zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

f) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

g) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym**: ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KDZ(U/KK)** w wysokości 1%.

§ 17. Dla terenu **1KDZ(KS)** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny dróg publicznych - ulicy zbiorczej z dopuszczeniem terenów parkingów:**

1) ustala się lokalizację drogi publicznej - ulicy zbiorczej w formie tunelu;

2) dopuszcza się lokalizację parkingu wielostanowiskowego.

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne kształtowanie ładu przestrzennego;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 8, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:** przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) dopuszcza się ukształtowanie terenu w różnych poziomach;

2) w terenie 1KDZ(KS) w odniesieniu do ulicy zbiorczej realizowanej w formie tunelu, ustala się:

a) przekrój umożliwiający przyznawanie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, np. w formie buspasa, minimum jednostronny chodnik oraz droga rowerowa,

b) dostępność ulicy: ograniczona,

c) nakazuje się dostosowanie niwelety ulicy do bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej;

3) w terenie 1KDZ(KS) w odniesieniu do zagospodarowania terenu i zabudowy lokalizowanej nad ulicą zbiorczą przebiegającą w tunelu, ustala się:

a) nakazuje się lokalizowanie miejsc parkingowych,

b) sposób realizacji miejsc parkingowych: miejsca parkingowe zlokalizowane na płycie usytuowanej nad ulicą zbiorczą prowadzoną w tunelu,

c) typ zabudowy: nie określa się,

d) nieprzekraczalne linie zabudowy – nie ustala się,

e) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie ustala się,

f) maksymalna wysokość zabudowy: nie ustala się,

g) intensywność zabudowy: nie ustala się,

h) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej: nie ustala się,

i) kształt dachu: nie ustala się,

j) dopuszcza się lokalizację miejsc wypoczynku (ławek, zadaszeń, parkingów dla rowerów) wzdłuż ścieżek rowerowych i ciągów pieszych.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w terenie 1KDZ(KS) występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:** nie ustala się.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) w odniesieniu do ulicy zbiorczej zlokalizowanej w tunelu - ustala się zewnętrzne powiązania komunikacyjne terenu 1KDZ(KS) z obwodnicą miejską w ciągu ulicy Wyścigowej (zlokalizowanej poza granicami planu) poprzez teren 1KDZ i 2KDZ (ul. Wojenna) oraz ulicą Lubelskiego Lipca 80 poprzez teren 1KK(KDZ), 1KDZ(U/KK) i ul. Stadionową,

b) w odniesieniu do parkingu - zlokalizowanego na płycie nad tunelem - ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1KDZ(KS) – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicami planu) poprzez drogę wewnętrzną oznaczoną symbolem 1KDW z zachowaniem powiązań komunikacyjnych z terenem 1KK/KS;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi po wymaganej rozbudowie sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie ustala się,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej, własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:**

1) tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być użytkowane w sposób dotychczasowy, do czasu zagospodarowania ich zgodnie z planem; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie;

2) do czasu realizacji inwestycji zgodnej z przeznaczeniem terenu ustalonym w planie dopuszcza się zagospodarowanie czasowe tych terenów, ale jedynie w formie: naziemnych miejsc parkingowych o nawierzchni niepylącej.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KDZ(KS)** w wysokości 1%.

§ 18. Dla terenu **1KDL, 2KDL** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny dróg publicznych – ulica lokalna.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej towarzyszącej ciągom komunikacyjnym;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) przy przejściach dla pieszych przez jezdnie należy zastosować różnicę faktury nawierzchni wyczuwalną dotykiem laski przez osoby niewidzące oraz obniżone krawężniki umożliwiające przejazd wózkiem.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) dla terenu 1KDL:

a) teren stanowi poszerzenie pasa drogowego ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicami planu),

b) nakazuje się realizację chodnika;

2) dla terenu 2KDL:

a) przekrój jednojezdniowy z obustronnymi chodnikami i pasami dla rowerów,

b) dostępność ulicy: ograniczona,

c) wyklucza się realizację miejsc parkingowych w pasie drogowym,

d) dopuszcza się lokalizację planowanego układu torowego bocznicy kolejowej dla wojska oraz przejazdu kolejowego.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w terenie 2KDL występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi;

2) w terenie 2KDL w obszarze 20-to metrowej odległości od osi skrajnego toru planowanej bocznicy kolejowej obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:** nie ustala się.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się powiązania komunikacyjne terenu 1KDL i 2KDL z ul. Nowy Świat i ul. Kunickiego (zlokalizowanymi poza granicami planu) i planowaną ulicą zbiorczą oznaczoną symbolami 1KDZ i 2KDZ (ul. Wojenna);

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie dotyczy,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (Ø1,5), własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** zakazuje się.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KDL, 2KDL** w wysokości 1%.

§ 19. Dla terenu **1KDD, 2KDD** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny dróg publicznych – ulica dojazdowa.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej towarzyszącej ciągom komunikacyjnym;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8;

4) w terenie 1KDD nakazuje się ochronę istniejącego szpaleru drzew (lokalizacja oznaczona na rysunku planu), dopuszcza się wykonanie niezbędnych zabiegów pielęgnacyjnych poprawiających stan drzewostanu;

5) część terenów 1KDD i 2KDD objęta jest Strefą Ochrony Widoków (SOW) – obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji - oznaczoną graficznie na rysunku planu:

a) ustalenia jak w ustępie 6.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:**

1) tereny 1KDD (w całości) i 2KDD (w części) podlegają ochronie konserwatorskiej jako fragment chronionego układu urbanistycznego przedmieścia Piaski zw. Kazimierzem; ujętego w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin zgodnie z oznaczeniem graficznym na rysunku planu, w obszarze chronionego układu urbanistycznego obowiązują:

a) ustalenia jak w ustępie 6.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu z obustronnymi chodnikami;

2) szerokość w liniach rozgraniczających: terenu 1KDD nie mniej niż 11,0 m, terenu 2KDD nie mniej niż 10,0 m;

3) zakazuje się lokalizacji miejsc parkingowych;

4) dopuszcza się realizację dróg rowerowych lub wydzielonych pasów rowerowych w jezdni.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w terenie 2KDD występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej o znaczeniu państwowym - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi;

2) część terenu 2KDD jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:** nie ustala się.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się powiązania komunikacyjne terenu 1KDD (ul. Pochyła) i 2KDD od ul. Kunickiego (zlokalizowanej poza granicami planu);

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie dotyczy,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej po wymaganej rozbudowie, własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** zakazuje się.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KDD, 2KDD** w wysokości 1%.

§ 20. Dla terenu **1KDW** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny dróg wewnętrznych.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej towarzyszącej ciągom komunikacyjnym;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) przekrój jednojezdniowy o dwóch pasach ruchu z minimum jednostronnym chodnikiem;

2) szerokość w liniach rozgraniczających: wg rysunku planu;

3) dopuszcza się lokalizowanie miejsc parkingowych;

4) sposób realizacji miejsc parkingowych: naziemne miejsca parkingowe;

5) dopuszcza się realizację dróg rowerowych lub wydzielonych pasów rowerowych w jezdni.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:** nie ustala się.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) w terenie 1KDW zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się obszar zieleni towarzyszącej ZT– wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej, w obrębie którego ustala się:

a) zakaz lokalizacji zabudowy, w tym tymczasowych obiektów budowlanych,

b) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych,

c) dopuszczenie lokalizacji ciągów pieszych, obiektów małej architektury,

d) nakaz realizacji zieleni urządzonej w różnej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),

e) nakaz zachowania minimum 75% obszaru ZT jako terenu biologicznie czynnego.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1KDW – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicami planu);

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie dotyczy,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej z uwzględnieniem lokalnej retencji, własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** zakazuje się.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KDW** w wysokości 1%.

§ 21. Dla terenu **1KP, 2KP** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny placów.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie zakomponowania posadzki płyty placu;

2) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, w formie zieleni niskiej, średniej i wysokiej;

3) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5 i 6.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8;

4) w terenie 1KP nakazuje się ochronę istniejącego drzewa o szczególnych walorach przyrodniczych (lokalizacja oznaczona na rysunku planu), dopuszcza się wykonanie niezbędnych zabiegów pielęgnacyjnych poprawiających stan drzewostanu;

5) część terenów 1KP, 2KP objęta jest Strefą Ochrony Widoków (SOW) – obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji - oznaczoną graficznie na rysunku planu:

a) ustalenia jak w ustępie 6.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników;

2) ustala się stosowanie rozwiązań umożliwiających osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych, w tym osobom niewidomym dostęp do przestrzeni publicznych;

3) nakazuje się szczególnie staranne zakomponowanie rysunku nawierzchni utwardzonej w powiązaniu z terenami sąsiednimi;

4) nakazuje się zastosowanie wysokich jakościowo materiałów do wykonania nawierzchni utwardzonych;

5) zakazuje się lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych

6) dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) dopuszcza się lokalizację miejsc wypoczynku (ławek, zadaszeń, parkingów dla rowerów) wzdłuż ścieżek rowerowych i ciągów pieszych;

2) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie ustala się;

3) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni terenu w liniach rozgraniczających: nie ustala się;

4) maksymalna wysokość zabudowy: nie ustala się;

5) intensywność zabudowy:

a) nie mniej niż – nie ustala się,

b) nie więcej niż – nie ustala się;

6) w terenie 1KP dopuszcza się lokalizację ogródków gastronomicznych:

a) nakazuje się by ogródki gastronomiczne miały zharmonizowaną i ujednoliconą formę, stylistykę i kolorystykę, w tym zaleca się stosowanie stonowanej kolorystyki wywodzącej się z materiałów naturalnych (na przykład drewno, wikliny, metalu) lub inna korespondująca z najbliższym otoczeniem,

b) dopuszcza się dokonywanie wygrodzeń ogródków gastronomicznych w formie odpowiednio zaaranżowanej zieleni (w tym w donicach) lub w formie ażurowej, w której dominującym elementem jest przeźroczyste, naturalne tło;

7) ustala się zachowanie powiązań komunikacyjnych pieszych z istniejącym pieszym przejściem podziemnym łączącym teren 1KP z peronami kolejowymi i Placem Dworcowym (poza obszarem planu) – zgodnie z rysunkiem planu.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, w tym terenów górniczych, a także narażonych na niebezpieczeństwo powodzi oraz zagrożonych osuwaniem się mas ziemnych:**

1) w terenie 1KP występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:

a) obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,

mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

b) lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej o znaczeniu państwowym - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi;

2) teren 1KP w całości jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) dopuszcza się lokalizację obiektów infrastruktury kolejowej, związanych z obsługą linii kolejowej;

2) zakaz lokalizacji obiektów nie związanych z podstawowym i dopuszczonym przeznaczeniem terenu, w tym zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych z wyjątkiem ust. 6 pkt 6 oraz ust. 9 pkt 1;

3) w terenach 1KP, 2KP zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się obszar zieleni towarzyszącej ZT– wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej, w obrębie którego ustala się:

a) zakaz lokalizacji zabudowy, w tym tymczasowych obiektów budowlanych,

b) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych,

c) dopuszczenie lokalizacji ciągów pieszych, obiektów małej architektury,

d) nakaz realizacji zieleni urządzonej w różnej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),

e) nakaz zachowania minimum 75% obszaru ZT jako terenu biologicznie czynnego.

10. **Zasady dotyczące systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1KP - od ulicy oznaczonej symbolem 2KDD oraz od ul. Kunickiego (zlokalizowanej poza granicami planu),

b) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 2KP – od ulicy oznaczonej symbolem 1KDL (ul. Nowy Świat);

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie ustala się,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej z uwzględnieniem lokalnej retencji, własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KP, 2KP** w wysokości 1 %.

§ 22. Dla terenów **1KK**, **2KK** i **3KK** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny komunikacji i obsługi kolejowej.**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) ustalenia jak w ustępie 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8;

4) dla terenu 1KK wyznacza się obszar zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru ZI-1 zgodnie z rysunkiem planu.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych;

2) ustala się sukcesywną likwidację barier architektonicznych utrudniających osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych dostęp do przestrzeni publicznych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) typ zabudowy: nie określa się;

2) nieprzekraczalne linie zabudowy - zgodnie z przepisami odrębnymi;

3) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną;

4) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie ustala się;

5) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie ustala się;

6) maksymalna wysokość zabudowy:

a) w terenie 1KK w strefie dopuszczonej wysokości zabudowy C nie więcej niż 25 m i nie więcej niż 6 kondygnacji nadziemnych, w strefie dopuszczonej wysokości zabudowy A nie więcej niż 9 m,

b) w terenie 2KK i 3KK: nie ustala się;

7) intensywność zabudowy: nie ustala się;

8) kształt dachu: nie ustala się;

9) dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy w dotychczasowych parametrach;

10) w terenie 1KK ustala się lokalizację istniejącego pieszego przejścia podziemnego łączącego Plac Dworcowy(poza obszarem planu) z peronami kolejowymi i placem od ul. Kunickiego - zgodnie z rysunkiem planu;

11) w terenie 1KK dopuszcza się realizację podziemnych pasaży pieszych wraz z usługami do integracji istniejących peronów kolejowych, terenu nowego dworca autobusowego a Placem Dworcowym (zlokalizowanych poza obszarem planu);

12) w terenie 1KK zgodnie z rysunkiem planu wyznacza się oś widokową:

a) zagospodarowanie terenu należy kształtować z uwzględnieniem widoku na budynek kolejowego Dworca Głównego - usytuowany poza obszarem planu.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w terenach 2KK i 3KK w obszarze 20-to metrowej odległości od osi skrajnego toru planowanej bocznicy kolejowej obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych;

2) tereny 1KK i 2KK są w całości terenami zamkniętymi (kolejowymi) – ustalonymi przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) możliwość lokalizacji budynków związanych z obsługą linii kolejowej (w tym administracyjno-biurowych, technicznych itp.);

2) w terenie 1KK w obszarze zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru ZI-1 nakazuje się realizację zwartej, wielopoziomowej zieleni izolacyjnej, zimozielonej, spełniającej rolę ochronną:

estetyczną i przeciwhałasową dla istniejących i projektowanych terenów mieszkaniowych i usługowych, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie terenów kolejowych:

a) w przypadku udokumentowania dotrzymania standardów jakości środowiska, o których mowa w przepisach odrębnych (dla istniejących i projektowanych terenów mieszkaniowych i usługowych, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie terenów kolejowych) dopuszcza się zmniejszenie obszaru zieleni izolacyjnej poprzez wycofanie strefy o 7 m lub 14 m od strony istniejących torów kolejowych - zgodnie z rysunkiem planu (do linii A-A);

3) w terenie 1KK w obszarze zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru ZI-1 obowiązuje:

a) zakaz lokalizacji zabudowy,

b) zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych, w tym składowania materiałów budowlanych, kruszyw, itp.,

c) dopuszcza się lokalizację parkingów podziemnych realizowanych w powiązaniu z nową zabudową związaną z obsługą linii kolejowej,

d) dopuszcza się lokalizację miejsc do parkowania w formie parkingów zielonych,

e) nakaz realizacji zieleni urządzonej w zwartej i wielowarstwowej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),

f) nakaz zachowania minimalnie 55% terenu ZI-1 jako biologicznie czynnego,

g) nakaz zachowania istniejącego ziemnego wału dźwiękochłonnego lub zastosowania innych rozwiązań technicznych ograniczających emisje hałasu na sąsiednie tereny mieszkaniowe, usługowe,

h) dopuszcza się realizację ciągów pieszych i dróg wewnętrznych,

i) dopuszcza się lokalizację obiektów infrastruktury kolejowej, związanych z obsługą linii kolejowej;

4) w terenach 1KK, 2KK i 3KK zakazuje się lokalizacji zakładów stwarzających zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi, a w szczególności zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnej awarii przemysłowej.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1KK od ulicy oznaczonej symbolem 2KDD,

b) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 2KK od ulicy oznaczonej symbolem 2KDD poprzez drogi wewnętrzne na terenie kolejowym poza granicami planu i poprzez teren 1KK(KDZ) i 1KK,

c) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 3KK od terenu 2KDZ (ul. Wojenna),

d) adaptuje się istniejący układ torowy oraz dopuszcza się jego rozbudowę w dostosowaniu do potrzeb przewozowych,

e) dla terenu 3KK ustala się lokalizację planowanego układu torowego bocznicy kolejowej dla wojska w nawiązaniu do istniejącego przebiegu poza granicami opracowania planu, ponadto ustala się funkcjonowanie bocznicy po istniejącym przebiegu do czasu przebudowy układu drogowego według ustaleń planu,

f) dla terenów 1KK, 2KK ustala się przebieg układu torowego dla powiązań zewnętrznych na terenie stacji kolejowej Lublin Główny zlokalizowanym poza granicą opracowania,

g) dla terenu 3KK ustala się lokalizację planowanego układu torowego bocznicy kolejowej dla połączenia z układem torowym stacji kolejowej Lublin Główny zlokalizowanym poza granicą opracowania poprzez teren 2KDL, 1KK/KS;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) ustala się zaopatrzenie w wodę w oparciu o istniejące sieci wodociągowe i/lub ujęcie własne, zgodnie z przepisami odrębnymi,

d) ustala się zaopatrzenie w gaz, odprowadzenie ścieków komunalnych w oparciu o istniejące sieci,

e) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej po ich rozbudowie z uwzględnieniem lokalnej retencji lub własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

f) ustala się zaopatrzenie w ciepło z miejskich sieci ciepłowniczych lub indywidualnych źródeł ciepła zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

g) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

h) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych,

i) dopuszcza się lokalizację instalacji odnawialnych źródeł energii, w tym o mocy powyżej 100 kW (w szczególności instalacji fotowoltaicznych, kolektorów termicznych, instalacji aero lub geotermalnych) zaopatrujących w energię elektryczną, cieplną i chłód, dla instalacji wytwarzających energię z wiatru maksymalną moc ogranicza się do mocy mikroinstalacji, zgodnie z przepisami odrębnymi.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenów **1KK, 2KK** i **3KK** w wysokości 0,5%.

§ 23. Dla terenu **1KK(U), 2KK(U)** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem zabudowy usługowej:**

1) ustala się lokalizację funkcji komunikacji i obsługi kolejowej:

a) dopuszcza się lokalizację składów i magazynów służących obsłudze kolejowej;

2) dopuszcza się lokalizację funkcji usługowych, w szczególności z zakresu kategorii:

a) **administracji i biur,** w tym w szczególności: obiekty wykorzystywane jako miejsce pracy dla działalności biura, sekretariatu lub innych o charakterze administracyjnym np: budynki banków, urzędów pocztowych, urzędów, obiekty centrów konferencyjnych i kongresowych, sądów,

b) **gastronomii,** w tym w szczególności: restauracje, bary, kawiarnie, puby, stołówki, obiekty zaplecza gastronomicznego,

c) **handlu**, w tym w szczególności: handel detaliczny o powierzchni sprzedaży nieprzekraczającej 2000 m^2 taki jak: samodzielne sklepy, butiki, apteki,

d) **kultury**, w tym w szczególności: ogólnodostępne obiekty kulturalne takie jak: kina, sale koncertowe, teatry, teatry muzyczne, domy kultury, wielozadaniowe sale wykorzystywane głównie do celów rozrywkowych, kluby, sale taneczne i dyskoteki, muzea, galerie sztuki, wystawy, biblioteki, centra informacyjne i archiwa, obiekty telewizji i radia,

e) **usług publicznych**.

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, towarzyszącej budynkom i ciągom komunikacyjnym, w formie zieleni niskiej, średniej;

2) pozostałe ustalenia jak w ustępie 5, 6, 8, 9, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych, oraz dóbr kultury współczesnej:**

1) w terenie **2KK(U)** ochronie konserwatorskiej podlega cześć budynku warsztatów w d. zespole dworca PKP - ujęta w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin, oznaczona graficznie na rysunku planu, dla której obowiązuje:

a) nakaz zachowania skali bryły, jej gabarytów i wysokości,

b) nakaz zachowania kształtu dachów,

c) zakaz zmiany kształtu i wielkości otworów okiennych i drzwiowych,

d) nakaz zachowania dekoracyjnych elementów wykończeniowych.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:** przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) typ zabudowy: wolnostojąca;

2) ustala się nieprzekraczalne linie zabudowy - zgodnie z przepisami odrębnymi;

3) dopuszcza się sytuowanie budynków w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną;

4) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie więcej niż 20%;

5) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej, liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie ustala się;

6) w przypadku realizacji dachu zielonego dopuszcza się uwzględnianie powierzchni dachu zielonego jako powierzchni terenu biologicznie czynnego, zgodnie z przepisami odrębnymi;

7) wysokość zabudowy: nie więcej niż 12 m i nie więcej niż 2 kondygnacje nadziemne;

8) intensywność zabudowy: nie więcej niż 1,4;

9) kształt dachu: nie określa się;

10) dopuszcza się realizację dachu zielonego o charakterze intensywnym lub ekstensywnym, lub obu rodzajów jednocześnie;

11) kąt nachylenia połaci dachowych: do 45°;

12) zakazuje się stosowania jaskrawych kolorów pokryć dachów oraz wykończenia elewacji;

13) minimalna liczba miejsc parkingowych – zgodnie z ustaleniami §6;

14) sposób realizacji miejsc parkingowych: garaże podziemne, naziemne miejsca parkingowe;

15) dopuszcza się zachowanie istniejącej zabudowy w dotychczasowych parametrach;

16) dla terenów 1KK(U), 2KK(U) nakazuje się integrację funkcjonalną i przestrzenną z istniejącą i projektowana zabudową w ramach terenu 1KDZ(U/KK).

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) tereny 1KK(U) i 2KK(U) są w całości terenami zamkniętymi (kolejowymi) – ustalonymi przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:**

1) powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych: nie ustala się;

2) ustala się, że zasada zachowania określonej planem minimalnej powierzchni działki budowlanej nie dotyczy działek powstałych w wyniku podziału, w rezultacie którego część pierwotnej powierzchni działki została przeznaczona pod komunikację lub infrastrukturę techniczną, zgodnie z liniami rozgraniczającymi określonymi na rysunku planu, przy czym realizacja zabudowy na takiej (nowo wydzielonej) działce musi być zgodna z przepisami odrębnymi;

3) szerokość frontu działki: nie ustala się;

4) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) nakazuje się zachowanie istniejącej zabudowy wpisanej do Gminnej Ewidencji Zabytków

m. Lublin w gabarytach i formie istniejących na dzień wejścia w życie planu - wszelkie zmiany funkcjonalne projektowane w obrębie w/w obiektów powinny przyczyniać się do zachowania zabytku w stanie umożliwiającym jego funkcjonowanie w strukturze przestrzennej przy zachowaniu elementów świadczących o zabytkowym charakterze – zgodnie z ustępem 4;

2) zakazuje się lokalizacji zakładów stwarzających zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi, a w szczególności zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnej awarii przemysłowej.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 1KK(U) – od ulicy oznaczonej symbolem 2KDD poprzez drogi wewnętrzne na terenie kolejowym poza granicą planu i poprzez teren 1KK,

b) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 2KK(U) – od ulicy oznaczonej symbolem 2KDD poprzez drogi wewnętrzne na terenie kolejowym poza granicą planu i poprzez teren 1KK(U), 1KK i 1KDZ(U/KK).

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) ustala się zaopatrzenie w wodę w oparciu o istniejące sieci wodociągowe i/lub ujęcie własne zgodnie z przepisami odrębnymi,

d) ustala się zaopatrzenie w gaz, odprowadzenie ścieków komunalnych w oparciu o istniejące sieci (sieć gazowa niskiego ciśnienia Ø100, kanał sanitarny Ø0,3 w terenie 1KDZ(U/KK),

e) ustala się odprowadzenie wód opadowych z terenów utwardzonych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej po ich rozbudowie z uwzględnieniem lokalnej retencji lub własnych systemów zagospodarowania wód opadowych oraz z terenów nieutwardzonych powierzchniowo do gruntu zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

f) ustala się zaopatrzenie w ciepło z miejskich sieci ciepłowniczych lub indywidualnych źródeł ciepła zgodnie z obowiązującymi przepisami odrębnymi,

g) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

h) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych,

i) dopuszcza się, za wyjątkiem obiektów ujętych w Gminnej Ewidencji Zabytków m. Lublin, lokalizację instalacji odnawialnych źródeł energii, w tym o mocy powyżej 100 kW (w szczególności instalacji fotowoltaicznych, kolektorów termicznych, instalacji aero lub geotermalnych) zaopatrujących w energię elektryczną, cieplną i chłód, dla instalacji wytwarzających energię z wiatru maksymalną moc ogranicza się do mocy mikroinstalacji, zgodnie z przepisami odrębnymi.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym**: ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KK(U), 2KK(U)** w wysokości 30%.

§ 24. Dla terenów **1KK(KDZ)** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem terenów dróg publicznych (ulica zbiorcza).**

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) ustalenia jak w ustępie 5, 6, 10.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) dopuszcza się ukształtowanie terenu w różnych poziomach;

2) w terenie 1KK(KDZ) w odniesieniu do komunikacji i obsługi kolejowej, ustala się:

a) lokalizację układu torowego wraz z infrastrukturą kolejową,

b) dopuszcza się lokalizację nad tunelem ulicy zbiorczej obiektów budowlanych związanych z obsługą kolei,

c) dopuszcza się realizację pieszo-rowerowych powiązań komunikacyjnych z terenami poza granicą planu w formie kładki nad linią kolejową;

3) w terenie 1KK(KDZ) dopuszcza się lokalizację ulicy zbiorczej realizowanej w formie tunelu, ustala się:

a) przekrój umożliwiający przyznawanie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, np. w formie buspasa, minimum jednostronny chodnik oraz droga rowerowa,

b) dostępność ulicy: ograniczona,

c) zakazuje się lokalizacji miejsc parkingowych.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) teren 1KK(KDZ) jest w całości terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:** nie ustala się**.**

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) ustala się zagospodarowanie terenu w odniesieniu do komunikacji i obsługi kolejowej nie wykluczające realizacji ulicy zbiorczej w drugim poziomie.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) dla terenów 1KK(KDZ) ustala się przebieg układu torowego dla powiązań zewnętrznych na terenie stacji kolejowej Lublin Główny zlokalizowanym poza granicą opracowania,

b) dla terenu 1KK(KDZ) w odniesieniu do ulicy zbiorczej zlokalizowanej w tunelu - ustala się zewnętrzne powiązania komunikacyjne z obwodnicą miejską w ciągu ulicy Wyścigowej poprzez tereny oznaczone symbolami 1KDZ(KS), 1KDZ i 2KDZ (ul. Wojenna) oraz ulicą Lubelskiego Lipca 80 poprzez teren oznaczony symbolem 1KDZ(U/KK) i ul. Stadionową;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie dotyczy,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej (z terenów utwardzonych), własnych systemów zagospodarowania wód opadowych lub powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:** tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenów **1KK(KDZ**) w wysokości **0,5%.**

§ 25. Dla terenu **1KK/KS** ustala się:

1. **Przeznaczenie terenu: Tereny komunikacji i obsługi kolejowej, tereny obsługi komunikacji, tereny parkingów:**

1) ustala się lokalizację funkcji komunikacji i obsługi kolejowej;

2) ustala się lokalizację obsługi komunikacji, parkingów;

3) ustala się lokalizację układu torowego bocznicy wraz z infrastrukturą kolejową związaną ze stacją kolejową.

2. **Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego:**

1) nakazuje się staranne ukształtowanie i utrzymanie zieleni urządzonej, towarzyszącej

ciągom komunikacyjnym, w formie zieleni niskiej, średniej i wysokiej.

3. **Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu oraz zasady kształtowania krajobrazu:**

1) nakazuje się zachowanie standardów jakości środowiska - zgodnie z przepisami odrębnymi;

2) nakazuje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych, odprowadzenie ścieków komunalnych oraz zaopatrzenie w ciepło zgodnie z ust. 10;

3) ustala się standard akustyczny - zgodnie z §8.

4. **Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej:** nie ustala się.

5. **Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:**

1) przestrzenie publiczne należy kształtować w sposób zapewniający estetykę i bezpieczeństwo użytkowników z zastosowaniem rozwiązań zapewniających dostęp osobom ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w przepisach odrębnych.

6. **Zasady kształtowania zabudowy oraz wskaźniki zagospodarowania terenu:**

1) typ zabudowy: nie określa się;

2) nieprzekraczalne linie zabudowy – nie ustala się;

3) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej: nie ustala się;

4) minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej: 10%;

5) maksymalna wysokość zabudowy: nie ustala się;

6) intensywność zabudowy: nie ustala się;

7) kształt dachu: nie ustala się;

8) ustala się lokalizację planowanego układu torowego bocznicy kolejowej dla wojska, do czasu przebudowy układu drogowego według ustaleń planu dopuszcza się funkcjonowanie bocznicy po istniejącym przebiegu:

a) wszelkie działania inwestycyjne związane z realizacją zagospodarowania terenu 1KK/KS winny zapewnić nieprzerwaną ciągłość dojazdu bocznicą kolejową (po istniejącym przebiegu w ramach terenu 1KK/KS lub docelowym przebiegu - tj. wyznaczonym na rysunku planu planowanym układzie torowym bocznicy kolejowej) do obiektów i terenów wojskowych usytuowanych na południe od ulicy Wyścigowej /Dywizjonu 303/ (zlokalizowanych poza granicą planu);

9) ustala się lokalizowanie miejsc parkingowych;

10) sposób realizacji miejsc parkingowych: naziemne miejsca parkingowe;

11) nakazuje się wprowadzenie zadrzewienia w ilości: minimum 1 drzewo / 10 miejsc parkingowych;

12) dopuszcza się lokalizację miejsc wypoczynku (ławek, zadaszeń, parkingów dla rowerów) wzdłuż ścieżek rowerowych i ciągów pieszych.

7. **Granice i sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie, na podstawie odrębnych przepisów, terenów górniczych, a także obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, obszarów osuwania się mas ziemnych, krajobrazów priorytetowych określonych w audycie krajobrazowym oraz w planach zagospodarowania przestrzennego województwa:**

1) w obszarze 20-to metrowej odległości od osi skrajnego toru planowanej bocznicy kolejowej obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych;

2) w części teren 1KK/KS jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi.

8. **Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości:**

1) powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych: nie ustala się;

2) szerokość frontu działki: nie ustala się;

3) kąt położenia granic działki w stosunku do pasa drogowego: nie ustala się.

9. **Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, w tym zakaz zabudowy:**

1) zakazuje się lokalizacji nowej zabudowy.

10. **Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:**

1) w zakresie komunikacji:

a) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicami planu) poprzez drogę wewnętrzną oznaczoną symbolem 1KDW i poprzez teren 1KDZ(KS) – bezkolizyjnie nad drogą zbiorczą zlokalizowaną w tunelu,

b) ustala się zewnętrzne powiązania bocznicy kolejowej przebiegającej przez tereny 3KK, 2KDL z układem torowym stacji kolejowej Lublin Główny;

2) w zakresie infrastruktury technicznej:

a) ustala się zaopatrzenie w energię elektryczną za pośrednictwem systemu elektroenergetycznego z możliwością rozbudowy lub przebudowy układu zasilającego i przesyłowego lub indywidualnych źródeł energii elektrycznej (z zastrzeżeniem § 26 ust. 3) zgodnie z przepisami odrębnymi,

b) ustala się obsługę telekomunikacyjną zgodnie z przepisami odrębnymi z możliwością rozbudowy lub przebudowy sieci i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej,

c) zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzenie ścieków komunalnych – nie ustala się,

d) ustala się odprowadzenie wód opadowych do miejskich sieci kanalizacji deszczowej z uwzględnieniem lokalnej retencji (z terenów utwardzonych), własnych systemów zagospodarowania wód opadowych lub powierzchniowo do gruntu zgodnie z przepisami odrębnymi,

e) dopuszcza się realizację niezbędnej infrastruktury technicznej, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych,

f) dopuszcza się przebudowę istniejących sieci i urządzeń infrastruktury technicznej kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu i układem komunikacyjnym na podstawie przepisów odrębnych.

11. **Sposób i termin tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów:**

1) tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie;

2) do czasu realizacji inwestycji zgodnej z przeznaczeniem terenu ustalonym w planie dopuszcza się zagospodarowanie czasowe tych terenów, ale jedynie w formie:

a) naziemnych miejsc parkingowych o nawierzchni niepylącej.

12. **Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:** ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu **1KK/KS** w wysokości 0,5%.

§ 26. 1. Dopuszcza się możliwość realizacji sieci i urządzeń infrastruktury technicznej nie uwzględnionych w załączniku nr 2 do niniejszej uchwały oraz sytuowania ich poza liniami rozgraniczającymi dróg, w zakresie niezbędnym do zaspokojenia potrzeb użytkowników, przy spełnieniu wymogów wynikających z przepisów odrębnych.

2. Realizacja przewidzianej w planie zabudowy jest możliwa po usunięciu kolizji z istniejącymi sieciami i urządzeniami infrastruktury technicznej.

3. Na terenach na których brak zapisów o realizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW, dopuszcza się możliwość realizacji instalacji OZE o mocy do 100 kW z zastrzeżeniem, że dla urządzeń energetyki wiatrowej maksymalną moc ogranicza się do mikroinstalacji.

§ 27. Do czasu zagospodarowania terenów zgodnego z ich przeznaczeniem podstawowym lub dopuszczalnym, dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntów i obiektów.

§ 28. Istniejąca zabudowa niezgodna z ww. przeznaczeniem może być poddawana jedynie remontom zabezpieczającym i poprawiającym standardy sanitarne, bez możliwości wymiany budynków.

§ 29. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Lublin.

§ 30. Traci moc we fragmentach objętych granicami niniejszego planu, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin dla obszarów położonych w rejonie ulicy Krochmalnej oraz linii kolejowej przyjęty uchwałą nr 1241/XLIX/2018 Rady Miasta Lublin z dnia 25 października 2018 r. ze zmianami.

§ 31. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia jej w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubelskiego.

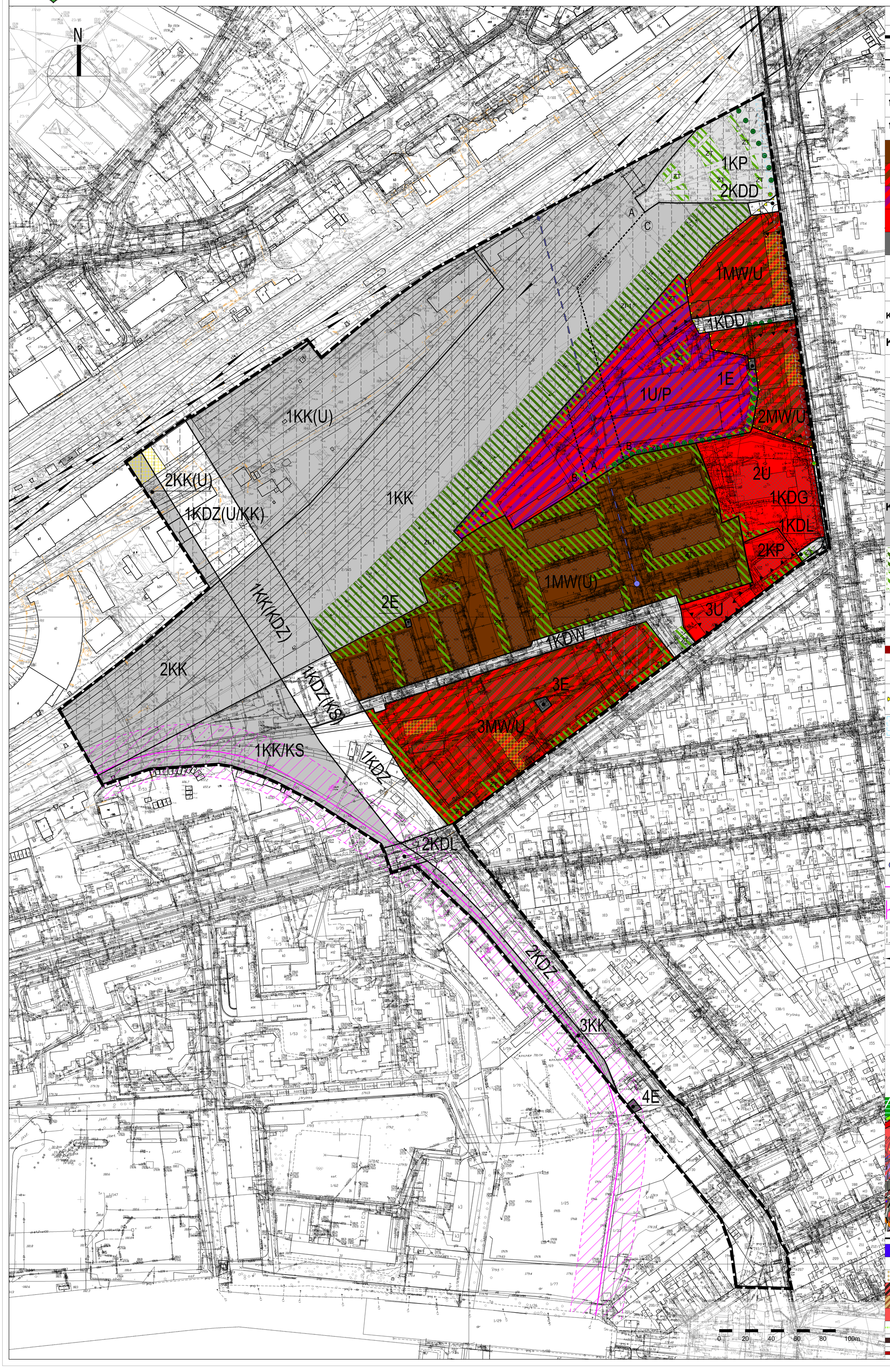
Przewodniczący Rady Miasta
Lublin

Jarosław Pakuła

MIASTO LUBLIN
MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA LUBLIN
W REJONIE ULIC: NOWY ŚWIAT I WOJENNA

Załącznik nr 1
do Uchwały Nr 1432/XLVIII/2023
Rady Miasta Lublin
z dnia 30 marca 2023 r.

skala 1:1000



USTALENIA OBOWIĄZUJĄCE

	granica obszaru objętego planem
	linia rozgraniczająca tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania
	nieprzekraczalna linia zabudowy
	obowiązująca linia zabudowy
	obowiązująca linia zabudowy pierzejowej
MW(U)	teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług
MW/U	teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, teren zabudowy usługowej
U/P	tereny usługowe, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów
U	tereny zabudowy usługowej
E	tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetyka
KDG	tereny dróg publicznych - ulica główna
KDZ	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza
KDZ(U/KK)	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza, z dopuszczeniem zabudowy usługowej i obsługi kolejowej
KDZ(KS)	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza z dopuszczeniem terenów parkingów
KDL	tereny dróg publicznych - ulica lokalna
KDD	tereny dróg publicznych - ulica dojazdowa
KDW	tereny dróg wewnętrznych
KP	tereny placów
KK	tereny komunikacji i obsługi kolejowej
KK(U)	tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem zabudowy usługowej
KK(KDZ)	tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem terenu dróg publicznych - ulicy zbiorczej
KK/KS	tereny komunikacji i obsługi kolejowej, tereny obsługi komunikacji, tereny parkingów
	obszar zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej
	obszar zieleni towarzyszącej - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej
	szpaler drzew
	drzewo o szczególnych walorach przyrodniczych
	strefa lokalizacji usług w parterze budynku, dostępnych z poziomu terenu
	budynek lub zespół budynków, wpisany do Ewidencji Zabytków
	układ urbanistyczny/ruralistyczny wpisany do Ewidencji Zabytków
	Strefa Ochrony Widoków (SOW) - obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji
	piesze przejście podziemne
A B C	strefy dopuszczonej wysokości zabudowy

USTALENIA INFORMACYJNE

	budynki istniejące
	obszar lokalizacji placów zabaw
	oś widokowa
	planowany układ torowy bocznicy kolejowej
20m	20 - to metrowa odległość od osi skrajnego toru planowanej bocznicy kolejowej
TZK	teren zamknięty (kolejowy) - ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu
30	wymiary (w metrach)

WYRYS ZE STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA LUBLIN - Uchwała nr 283/ VIII/ 2019 Rady Miasta Lublin z dnia 1 lipca 2019 r. skala 1:10 000



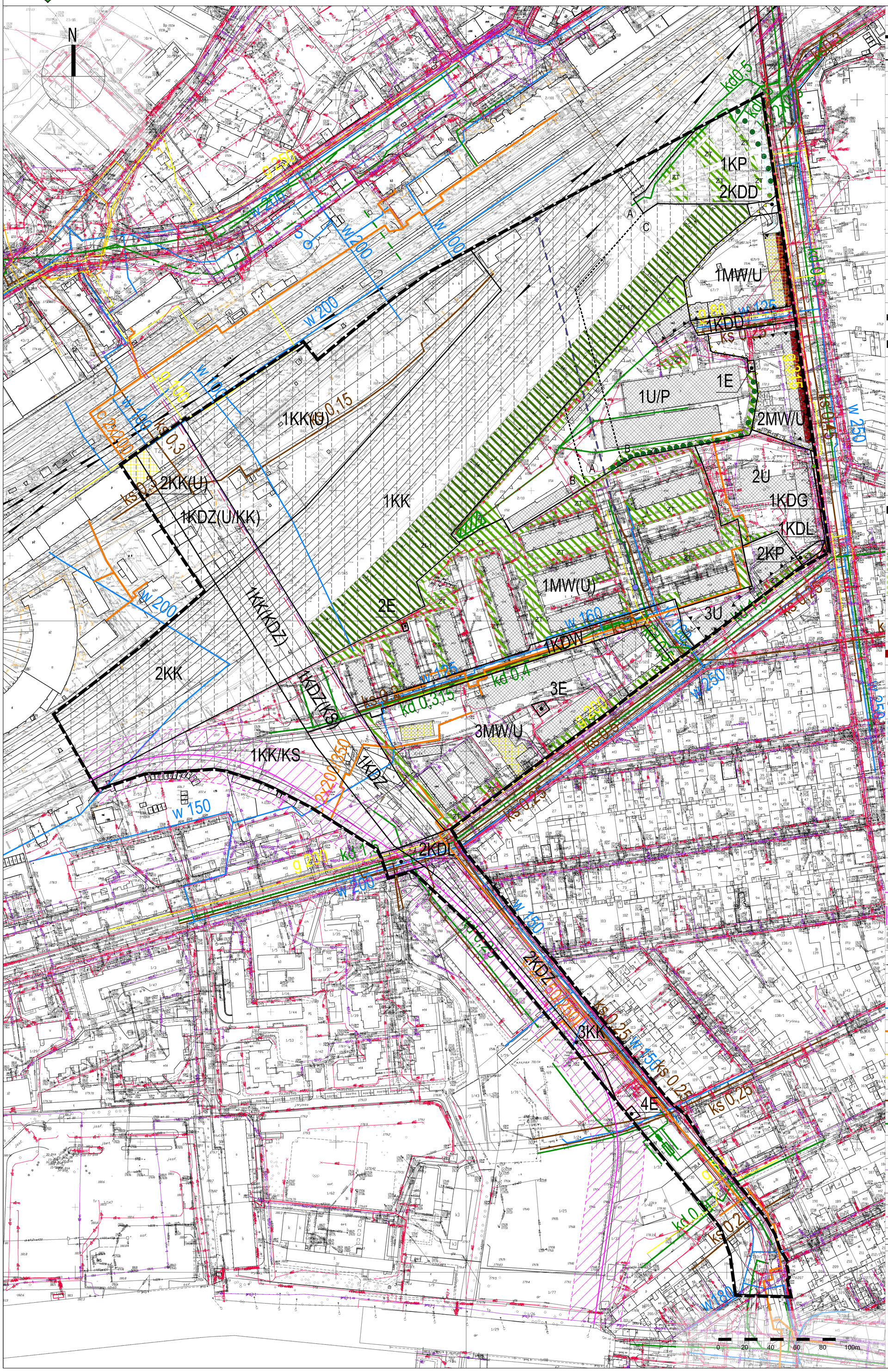
	granica obszaru opracowania m.p.z.p.		drogi zbiorcze
	obszary i obiekty w Gminnej Ewidencji Zabytków (nie ujęte w Rejestrze oraz Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków)		tereny kolejowe
	Strefa Ochrony Widoków (SOW) - obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji	DK	Zintegrowany Dworzec Komunikacyjny
	obszar funkcjonalnego śródmieścia - centrum miasta	DA	dworzec autobusowy
	tereny zabudowy wielorodzinnej / usługowej		ujęcia wody (komunalne, komunalne nieczynne, inne)
	tereny zabudowy wielorodzinnej / jednorodzinnej	OZE	odnawialne źródła energii (OZE) - wybrane
	tereny usługowe		obiekty które mogą spowodować nadzwyczajne zagrożenie dla środowiska, w tym zakłady pracy szczególnie niebezpieczne pod względem pożarowym i wybuchowym
	główne aleje miejskie, aleje z najcenniejszym drzewostanem	TZ	tereny zamknięte i ich strefy ochronne
	drogi główne ruchu przyspieszonego		
	drogi główne		

0 20 40 60 80 100m

MIASTO LUBLIN
MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA LUBLIN
W REJONIE ULIC: NOWY ŚWIAT I WOJENNA

- IDEOGRAM UZBROJENIA
skala 1:1000

Załącznik nr 2
do Uchwały Nr 1432/XLVIII/2023
Rady Miasta Lublin
z dnia 30 marca 2023 r.



USTALENIA OBOWIĄZUJĄCE

	granica obszaru objętego planem
	linia rozgraniczająca tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania
	nieprzekraczalna linia zabudowy
	obowiązująca linia zabudowy
	obowiązująca linia zabudowy pierzejowej
MW(U)	teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług
MW/U	teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, teren zabudowy usługowej
U/P	tereny usługowe, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów
U	tereny zabudowy usługowej
E	tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetyka
KDG	tereny dróg publicznych - ulica główna
KDZ	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza
KDZ(U/KK)	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza, z dopuszczeniem zabudowy usługowej i obsługi kolejowej
KDZ(KS)	tereny dróg publicznych - ulica zbiorcza z dopuszczeniem terenów parkingów
KDL	tereny dróg publicznych - ulica lokalna
KDD	tereny dróg publicznych - ulica dojazdowa
KDW	tereny dróg wewnętrznych
KP	tereny placów
KK	tereny komunikacji i obsługi kolejowej
KK(U)	tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem zabudowy usługowej
KK(KDZ)	tereny komunikacji i obsługi kolejowej z dopuszczeniem terenu dróg publicznych - ulicy zbiorczej
KK/KS	tereny komunikacji i obsługi kolejowej, tereny obsługi komunikacji, tereny parkingów
ZL-I A	obszar zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej
ZT	obszar zieleni towarzyszącej - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej
	szpaler drzew
	drzewo o szczególnych walorach przyrodniczych
	strefa lokalizacji usług w parterze budynku, dostępnych z poziomu terenu
	budynek lub zespół budynków, wpisany do Ewidencji Zabytków
	układ urbanistyczny/ruralistyczny wpisany do Ewidencji Zabytków
	Strefa Ochrony Widoków (SOW) - obszar bezwzględnej ochrony ekspozycji
	piesze przejście podziemne
A B C	strefy dopuszczonej wysokości zabudowy

USTALENIA INFORMACYJNE

	budynki istniejące
	obszar lokalizacji placów zabaw
	oś widokowa
	planowany układ torowy bocznicy kolejowej
20m	20 - to metrowa odległość od osi skrajnego toru planowanej bocznicy kolejowej
TZK	teren zamknięty (kolejowy) - ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu
30	wymiary (w metrach)

USTALENIA INFORMACYJNE-UZBROJENIE TERENU

	uzbrojenie terenu - sieć wodociągowa istn.
	uzbrojenie terenu - sieć ciepłownicza istn.
	uzbrojenie terenu - sieć gazowa ś.c.(istn./plan.)
	uzbrojenie terenu - sieć gazowa n.c.(istn./plan.)
	uzbrojenie terenu - kanalizacja sanitarna istn.
	uzbrojenie terenu - kanalizacja deszczowa (istn./plan.)
	uzbrojenie terenu - zbiornik retencyjny wód opadowych istn.
t	uzbrojenie terenu - sieć telekomunikacyjna (istn./plan.)
eN eS	uzbrojenie terenu - sieć kablowa nN / SN istn.
	uzbrojenie terenu - sieć kablowa nN, SN, WN plan.
	jezdnie

Załącznik nr 3
do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023
Rady Miasta Lublin
z dnia 30 marca 2023 r.

ROZSTRZYGNIĘCIE O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG
wniesionych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna

I wyłożenie do wglądu publicznego w dniach **od 23 kwietnia 2021 r. do 17 maja 2021 r.** (termin składania uwag - **do 31 maja 2021 r.**).

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**
1 (1)	07.05.2021 (uwaga o tej samej treści złożona w 6 egz.)	J_A_	Motto: *Podobnie jak w znanym porzekadle że nigdy nie jest aż tak źle, aby nie mogło być jeszcze gorzej, tak również nigdy nie jest aż tak dobrze, aby nie mogło być znacząco jeszcze LEPIEJ* Powyższe motto może być też wypowiadane w odwrotnej kolejności, przy czym w medycynie wówczas często zastępuje go przytaczanie zasady, aby zaordynowana przez lekarzy kuracja przede wszystkim nie była szkodliwa dla pacjenta. Natomiast w nawiązaniu do zamieszczonej w Dzienniku Wschodnim z 26.04.2021 r. na str. 4 (dot. między innymi planowanych arterii drogowych w rejonie ul. Wojennej i areny Lublin) oraz na str. 7 (dot. możliwej lokalizacji stadionu żużlowego), w niniejszej mojej argumentacji przede wszystkim potwierdzam słuszność moich uzasadnień przesyłanych do Pana prezydenta w dniu 23.02.2021 r. oraz ponadto m. innymi moich wcześniejszych argumentacji przekazanych do lubelskiego „Ratusza", np. w dniu 10 maja 2018 r., które dostępne są także na antjakobczak blogspot.com. Do tej pory nie otrzymałem od lubelskich planistów żadnej pisemnej odpowiedzi, która podważyłaby słuszność moich w/w argumentacji i	uwaga dotyczy obszarów zlokalizowanych poza granicami przedmiotowego projektu planu	brak ustaleń projektu planu - tereny zlokalizowane poza granicą przedmiotoweg o projektu planu		—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Wniesiona do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna uwaga zawiera wiele aspektów dotyczących rozwiązań i przekształceń układu drogowego dotyczącego całego miasta, a nie odnosi się bezpośrednio do terenu objętego przedmiotową zmianą planu. Wniesione uwagi dotyczą problematyki w zakresie rozwoju i rozwiązań miejskiego układu drogowego dotyczących opracowań związanych ze strategią rozwoju miasta oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta. Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Układ drogowy jest jednym z elementów wpływających na politykę przestrzenną rozwoju miasta zapewniającą zrównoważony ład przestrzenny uwzględniający między innymi walory architektoniczne, krajobrazowe, wymagania ochrony środowiska, dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury współczesnej. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			uzasadniałaby brak możliwości wykorzystania chociaż części moich sugestii. Stąd więc mogę oczekiwać, że w w/w najbliższych konsultacjach społecznych w/w moje argumentacje powinny być w dalszym ciągu brane pod uwagę. Dla ułatwienia przypomnienia najbardziej znaczących zamieszczonych tam oczekiwanych korekt przebiegu tych w/w arterii, przytaczam tutaj niżej tylko pokazaną na Rys. 1 kopię układu tych arterii w w/w rejonie to jest bez przedłużania ul. Stadionowej do ul. Wojennej oraz z zaplanowanym wybrzuszonym przedłużeniem ul. T. Zana do Al. Unii Lubelskiej w wykorzystaniem już istniejącego północnego odcinka ul. Lubelskiego Lipca 80, co pozwalałoby także w dalszej przyszłości na bardziej korzystne połączenie tak przedłożonej ul. T. Zana z ul. Smoluchowskiego. 1. Natomiast w moich w/w argumentacjach brak jest jakiejkolwiek wzmianki dotyczącej stadionu Żużlowego. Jednak już podczas konsultacji społecznych odbytych w dniach od 9-go do 11-go lutego 2021 r., w bezpośredniej debacie zgłaszałem propozycję zlokalizowania nowego stadionu żużlowego na Majdanku, co chyba jest utrwalone na urzędowym zapisie audio. Tutaj mogę dodać, że np. taki stadion żużlowy mógłby być usytuowany dokładniej między torem motocrossowym i cmentarzem. Dzięki temu uniknięto by przyszłej akustycznej uciążliwości dla centrum Lublina nawet takiego stadionu zlokalizowanego w rejonie obecnego klubu jeździeckiego a tym bardziej obecnego stadionu przy Al. Zygmuntowskich. W połowie lat 60 - tych, to jest w okresie, gdy byłem uczniem Technikum Budowlanego w Rzeszowie, na rzeszowskiej WSK prowadzone były testy lotniczych silników odrzutowych. Były one uciążliwe dla mieszkańców Rzeszowa przez							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wiele miesięcy od wczesnych godzin porannych do nocy, a spowodowany przez te testy hałas był uciążliwy w promieniu co najmniej 5 km. Hałas ten był niewspółmiernie większy od obecnie spotykanego w Lublinie hałasu wytwarzanego przez startujące w Świdniku Airbasy 320, Boeingi i im podobne, które starają się jak najszybciej osiągnąć dostatecznie wysoki pułap przy pełnej mocy silników, gdyż w obecnym przypadku moc akustyczna ich silników rozpraszana jest w pełnym kącie bryłowym Cztery PI, natomiast w przypadku w/w testów ten kąt bryłowy był dwukrotnie mniejszy. Jednak mieszkańcy Rzeszowa wówczas dzielnie znosili te dolegliwości, gdyż (chociaż - zapewnie nie wszyscy) zdawali sobie sprawę z tego że wykonywanie takich testów na WSK w Warszawie byłoby też uciążliwie, jednak dla kilkakrotnie większej ilości mieszkańców naszej stolicy. Ktoś więc powie, że problem akustycznej uciążliwości niewspółmiernie krócej trwających zawodów i treningów naszych lubelskich żużlowców jest zupełnie banalny i możemy nie zawracać sobie tym głowy. Nie powinniśmy jednak ulegać takiej argumentacji - nawet mając na uwadze to, że możliwe jest w nieokreślonej przyszłości zmniejszenie hałasu treningów przez zadaszenie takiego stadionu. Przecież problem ograniczania zużycia energii elektrycznej - także dla wentylowania tak dużej kubatury jak żużlowy stadion w nadchodzących dziesięcioleciach będzie coraz bardziej narastał. Dostrzegam to, że w przypadku meczy piłkarskich korzystną może okazać się jak najmniejsza odległość stadionu do dworca PKP dla ograniczenia kosztów eskortowania kibiców drużyny gości ze stadionu na taki dworzec. Jednak trzeba też przyznać, że w przypadku sportu żużlowego kibice bywają znacznie mniej rozdrażnieni - chyba dzięki							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			temu, że zawody żużlowe są bardziej wymierne i są one mniej narażone na możliwy brak obiektywizmu sędziów - jak to bywa w przypadku meczy piłkarskich. Stąd kryterium to nie jest już tak znaczące jak w przypadku stadionu piłkarskiego. Zarówno obecnie, jak też i w przyszłości suma innych zagrożeń powodujących pogorszenie naszych środowiskowych miejskich warunków z pewnością będzie się powiększała, więc jest jak najbardziej zasadnym, aby wykorzystywać każdą możliwość dla ograniczenia tych uciążliwości jak najmniejszym kosztem. O ile się nie mylę, to w/w testy silników lotniczych w Rzeszowie już dawno przestały być wykonywane, natomiast wszystko wskazuje na to, że popularność sportu żużlowego w Lublinie nie tylko w najbliższych latach, ale też w bardziej odległej przyszłości z pewnością nie będzie się zmniejszała. Jest też kolejna zaleta lokalizacji stadionu żużlowego w bezpośrednim sąsiedztwie cmentarza na Majdanku, to jest możliwość utworzenia tam dla potrzeb stadionu dostatecznie pojemnego parkingu, który nie wymagałby takich kosztów jak parking wielopoziomowy w centrum Lublina i byłby także bardzo przydatny dla potrzeb cmentarza nie tylko w okresie Święta Zmarłych 1-go listopada. Być może, że w przypadku przeniesienia stadionu żużlowego na Majdanek obecni mieszkańcy Felina będą dla uzyskania innych korzyści używać argumentu narażenia na pogorszenie środowiska swojego otoczenia przez taki żużlowy stadion. Powinni oni jednak przyznać, że takie ich otoczenie nie byłoby tak bardzo bezpośrednie jak to jest w przypadku terenu obecnego klubu jeździeckiego dla np. osiedla Skarpa na Czubach, a tym bardziej w porównaniu z rejonem Al. zygmuntowskich. Natomiast - pomimo tego, że w							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			jakichkolwiek urbanistycznych wytycznych brak jest wymagań, które ograniczałby bliskie sąsiedztwo cmentarzy z przyszłymi osiedlami mieszkaniowymi - to jednak w bezpośrednim sąsiedztwie tak dużego cmentarza jak na Majdanku nie byłoby wskazane planowanie jakiegoś nowego osiedla mieszkaniowego. 2. W mojej poprzedniej argumentacji przesłanej do Ratusza i wydziału planowania UM oraz Zarządu Dróg i Mostów UM w dniu 23.02.2021 r. uzasadniłem już chyba dostatecznie przekonywająco, że w planowaniu miejskiego układu arterii drogowych korzystnym jest także unikanie w centrum miasta nie tylko ortogonalnego układu arterii prostoliniowych (jak np. w Łodzi), ale także unikanie określonego przedziału wklęsłości tych arterii - to jest ich wybrzuszenia w kierunku centrum miasta - jak to nadmiernie często występuje np. w warszawie. Ten określony przedział oznacza, że o ile np. dostateczne duże wybrzuszenie stronę centrum, jaki tworzy w Lublinie Al. Witosa połączona z ul. Turystyczna odcinkiem w rejonie obok Dworku Grafa jest korzystne, gdyż dzięki temu arteria tworzona przez ul. Antoniny Grygowej i możliwą do jej przedłużenia ul. Kasprowicza może być uznana jako fragment obwodnicy i przy tym będzie ona dla kierowców bardziej atrakcyjna niż przejazd przez rejon Dworku Graffa, który znajduje się bliżej centrum niż ul. A. Grygowej. Natomiast w przypadku mniejszego wybrzuszenia w kierunku centrum - np. tworzonego przez Al. Kraśnicką i ul. Poligonową, takie „wewnętrzne” wybrzuszenie już jest błędne dlatego, że to wybrzuszenie przy jednoczesnym przybliżaniu do centrum występującego na tej arterii strumienia samochodów, nie jest dostatecznie duże, przez co trasa Kraśnicka-Poligonowa jest dla kierowców bardziej atrakcyjna niż istniejąca już obwodnica S-19						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			poprowadzona przez Dąbrowice, a nawet bardziej atrakcyjna niż bardziej racjonalny przebieg S-19 bliżej Lublina - np. przez Dębówkę, który przez ponad 10 laty po wielu debatach został przez decydentów odrzucony. 3. Dla uzasadnienia celowości stosowania zewnętrznego wybrzuszenia arterii prawieśrednicowych, które zamieszczone jest w mojej poprzedniej argumentacji przesłanej 23.02.2021 r. w punkcie 5. wskazane jest jeszcze dodanie uzasadnienia celowości dążenia do sukcesywnego uzyskiwania zamkniętych zbliżonych do okręgu koncentrycznych pierścieniowych obwodnic śródmiejskich - włącznie z taką najmniejszą obwodnicą dla centrum miasta. Zasadność dodania tutaj takiego uzupełnienia wynika między innymi stąd, że w bezpośrednich rozmowach w kuluarach w/w konsultacji społecznych spotkałem się z przypadkiem, w którym nawet urbanistyczni fachowcy o dość dużym zawodowym stażu wyrażali swoje zdziwieni mówiąc: „po co byłby nam potrzebny taki urbanistyczny transportowy okrągły cyrk”. Osoba ta miała na myśli układ, który pokazany jest na niżej dołączonym Rys. 2., w którym dominujące byłyby (w liczbie kilku) koncentryczne śródmiejskie obwodnice pierścieniowe - możliwe jak najbardziej zbliżone właśnie do kręgów anie do ortogonalnego „rusztu”, przy czym ponadto brak byłoby tranzytowych nie tylko arterii średnicowych, ale także prawie średnicowych i arterie te zastąpione byłyby trasami radialnymi, czyli takim, które w centrum byłyby zaślepione, lub byłyby połączone parami tworzącymi układ podobny do tego w/w w Lublinie - tj. ul. Turystycznej połączonej z Al. Witosa. Przy tym w układzie pokazanym na Rys. 2 na każdym dwupoziomowym skrzyżowaniu w przypadku np. estakady nad rondem, estakadę przyznawano by pierścieniowej obwodnicy, natomiast kierowcy podążający							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			trasą radialną nawet o bardzo wysokiej kategorii byliby zmuszani do pokonywania takiego ronda. Zapewne wszyscy są zgodni z tym, że nie byłoby racjonalnym tworzenie zewnętrznej obwodnicy pierścieniowej np. dla Garwolina, w którym nadmiernie duży i uciążliwy strumień samochodów w centrum tego miasteczka jest generowany w dominującym stopniu przez trasę S-17, natomiast marginalne jest znacznie dróg poprzecznych oraz strumieni samochodów na wszystkich pozostałych kierunkach - także nie tylko tych, które generowane są przez sam Garwolin. Natomiast w przypadku gdyby Warszawa położona była w takim punkcie S-17 jak położony jest Garwolin, to dla ograniczenia stanów zakorkowania w tak położonej Warszawie nie wystarczyłoby utworzenie by'passu podobnego do tego obecnie zastosowanego w Garwolinie, pomimo tego, że pozornie wydawać się może, iż zakorkowanie występujące w Warszawie spowodowane jest strumieniem samochodów na kierunku pokrywającym się przede wszystkim z A-2 i S-8. Natomiast bardziej oczywisty i słuszny jest pogląd, że zakorkowanie to spowodowane jest przez strumienie samochodów generowanych przez samą Warszawę – czyli także na innych pozostałych kierunkach i strumienie te posiadają coraz bardziej równomierny rozkład (są coraz mniej zróżnicowane pod względem swoich wartości) dla wszystkich kierunków w miarę rozpatrywania na jakiejś śródmiejskiej arterii punktu położonego coraz bliżej centrum Warszawy. Więc takie prawo średnicowe by'passy (czyli na obrzeżach centrum) powinni być wybrzuszone na zewnątrz w przypadku wszystkich kierunków - czyli powinny one być styczne do okręgu w przybliżeniu pokrywającego się z zewnętrznymi granicami obrzeży centrum - czyli powinny							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			one właśnie tworzyć taki pierścień, który byłby jak najbardziej zbliżony do okręgu. 4. Dostrzeganie znaczenia treści ujętej w powyższych ostatnich dwóch zdaniach jest łatwiejsze przy skorzystaniu z przykładu (pokazanego na niżej dołączonym Rys. 3) z układem uwzględniającym rozkład rejonów generujących strumienie samochodów starających się przejechać przez centrum miasta do rejonów po przeciwnej stronie tego centrum w przypadku miasta o wielkości zbliżonej do Lublina. Posłużenie się przykładem większego miasta, np. Warszawy byłoby bardziej przekonywujące, ale dla lubelskich czytelników bardziej przekonywujące raczej będzie posłużenie się przykładem Lublina. Przy tym konieczne jest jeszcze przypomnienie tutaj wcześniej zgłaszanego przeze mnie zastrzeżenia, że w analizach takich wykluczyć trzeba miasta położone na morskim wybrzeżu o urozmaiconej linii brzegowej oraz np. takie pasmowe zespoły miast jak ten utworzony przez polski Gdańsk, Sopot i Gdynię. Trzeba więc jednak przyznać, że przestrzenne uwarunkowania występujące w Lublinie, Warszawie i dominującej ilości innych polskich miast znacząco różnią się od Trójmiasta i wielu innych miast nadmorskich. 4.1 Na Rys. 3 pokazane są rejony posiadające numery od 11 do 18, które położone są na obrzeżach miasta. W przypadku oceniania zagrożenia stwarzanego przez te rejony przez powiększanie strumieni samochodów występujących w centrum możliwe byłoby wskazanie jakichś dominujących kierunków, gdyż między tymi rejonami dość powszechnie występują bardzo duże różnice między wartością (ilością) generowanych strumienie samochodów, które będą starać się przedostać na przeciwległy kraniec miasta trasą przebiegającą przez jego centrum. Stąd w przypadku jakichś							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			znacznie mniejszych od Lublina miast, w których występuje tylko centrum i rejony o numerach od 11 do 18 (przy braku rejonów o numerach od 1 do 8), dla ograniczenia strumieni samochodów w centrum wystarczyłoby wskazać jakieś dwa dominujące prostopadłe (czyli ortogonalnie pokratkowane) kierunki, dla których wystarczyłoby tylko zastosować np. dla tych prostopadłych baterii równoległych arterii takie zewnętrzne wybrzuszenia, jakich domagam się w poprzedniej argumentacji z 23.02. 2021 r. dla tras z udziałem ul. Głębokiej i ul. T. Zana. 4.2 Natomiast już w przypadku nawet niezbyt dużego miasta, ale jednak już dostatecznie dużego - jakim jest lublin, w pierwszym obszarze pierścieniowym (tj. w tym przylegającym do centrum) znajduje się dostatecznie dużo rejonów posiadających jak na Rys. 3 numerację od 1 do 8, przy czym wartości strumieni samochodów starających się przejechać przez centrum miasta do przeciwległych rejonów nie różnią się znacząco między sobą (między poszczególnymi kierunkami/relacjami) pod względem wartości tych strumieni prawie dla wszystkich tych rejonów i kierunków tych przejazdów przez centrum. Więc wskazanym byłoby posiadanie w/w wybrzuszeń dla by’passów proponowanych w punkcie 4.1. Nie tylko dla kierunku N-S oraz prostopadłego kierunku W-E, ale tak samo ważne byłyby wybrzuszenia dla kierunków, które posiadają inne kierunki (relacje) określane odcinkami łączącymi np. rejony: 1 z 6, 2 z 5, 8 z 3, 7 z 4 - tym, ale także również dla znacznie większej ilości kierunków pośrednich, gdyż przecież rejony te (od 1 do 8) nie są punktami, lecz posiadają znaczące rozmiary w kierunku stycznym od właśnie pierścieni, który to kształt powinna posiadać śródmiejska obwodnica nr 1. Stąd gdyby starania o							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			ograniczenie tranzytowych strumieni samochodów (w zakresie I-go obszaru pierścieniowego przylegającego do centrum miasta) sprowadzałby się tylko do tego w/w rozwiązania, które ujęte są w punkcie 4.1, to na innych w/w relacjach (tj. między rejonami 1 z 6, 2 z 5, 8 z 3, 7 z 4 i wielu innych pośrednich, kierowcy musieliby pokonywać „kanciastość” prostopadłych arterii stanowiących zewnętrzne granice centrum i wówczas tylko zaślepienie zaślepienie takich wewnętrznych „sięgaczy” zastosowanych w obszarze centrum miasta, które obecnie powszechnie stosowane jest na lubelskich osiedlach, mogłoby zmusić tych kierowców do pokonywania tej kanciastości. Jednak trzeba przyznać, że obszarowo lubelskie osiedla mieszkaniowe są znacznie mniejsze niż powierzchnie centrów takich miast jak Lublin oraz miast większych. Skoro więc już konieczne byłoby zastosowanie takich sięgaczy utrudniających dostęp do centrum mieszkańcom z pozostałych dzielnic miasta, to wskazanym byłoby przynajmniej skompensować te utrudnienia tym, że usunięte zostaną utrudnienia spowodowane w/w „kanciastością” połączeń arterii ograniczających centrum i tworzących dla tego centrum jego śródmiejską obwodnice nr 1 - czyli tak jak w zakresie centrum miasta pokazane to jest na Rys. 2. Oczywisty jest więc wniosek, ze zdolności ochrony centrum miasta przed nadmiernymi tranzytowymi (w/w wewnątrz miejskimi - czyli tylko tymi generowanymi przez samo miasto) strumieniami samochodów w przypadku tej wielkości miasta, której dotyczy Rys. 3 ze zbliżoną do okręgu obwodnicą dla centrum będzie radykalnie większe niż w przypadku tylko w/w zewnętrznych wybrzuszeń by’passów wymienionych w w/w punkcie 4.1 i w w/w argumentacji z 23.02.2021 r.						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			4.3 Dla uznania zgodności charakterystyki przestrzennej lublina z układem w/w rejonów, które odpowiadałby tym pokazanym na Rys. 3, to jest od 1 do 8 i od 11 do 18 - jako tej, która pozwala na zaliczenie Lublina do grupy miast, która byłaby zgodna z przypadkiem pokazanym na Rys.3, trzeba przyznać i zgodzić się z tym, że np.: - rejonowi nr 1 pokazanemu na Rys. 3 np. może odpowiadać lubelski Czechow, nr 2 -Kalinowszczyzna i tatary, nr 3 - Bronowice z rejonem ul. Krańcowej, nr 4 - rejon ul. kunickiego, Dziesiątej i ul. Herberta, nr 5 - ul. diamentowej i Nałkowskich, nr 6 -”bliższe” Czuby i LSM, nr 7 RDM i Wieniawa, nr 8 - okolice ul. Willowej i Poligonowej. Natomiast w drugim obszarowym pierścieniu tymi rejonami byłyby: nr 11 - Rudnik i okolice ul. Dożynkowej, nr 12 - Felin, nr 13 - Abramowice, nr 14 - rejon południowego odcinka ul. Zemborzyckiej i ul. Zeglarskiej, nr 15 - dalsze Czuby z ul. granitową, nr 16 - Lipniak, Szerokie, nr 17 okolice ul Zbożowej nr 18 - osiedle „Choiny” 4.4 Na dołączonym wyżej Rys. 4 pokazany jest przykład układu, w którym rejony generujące wewnątrz miejskie tranzytowe strumienie zagrażające centrum są bardziej skumulowane i jest ich tylko 7 sztuk. Nie przekreślałoby to jednak możliwości dalszej analizy opisanej w punkcie 4.2. Równie słusznym byłoby rozdrobnienie tych 8-miu rejonów pokazanych na Rys. 3 i możliwie byłoby przypisanie im odpowiednich fragmentów lublina zestawionych w punkcie 4.3. Jednak spowodowałoby to nadmierne zagęszczenie Rys. 3, zmniejszenie którego (zagęszczenia) uzyskano ponadto przez to, że nie zostały tam już narysowane w/w tranzytowe relacje np. między rejonami: - nr 7 z 4, nr 6 z 3, nr 5 z 2, nr 4 z 1, nr 5 z 1, nr 8 z 4, 7 z 3, nr 6 z 2, które jednak należałoby							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wyrysować, gdyby nie zagrażało to temu nadmiernemu zagęszczeniu rysunku. 5. Niewiele brakowało, aby nie została dostrzeżona przez decydentów celowość skompletowania dla Lublina zbliżonej do okręgu pierścieniowej obwodnicy zewnętrznej. Jednak coraz więcej wskazuje na to, że kiedyś takie domkniecie obecnie istniejącego fragmentu pierścienia od Konopnicy przez Elizówkę do Kalinówki przyszłym odcinkiem od Kalinówki przez ul. Żeglarską (lub do niej równoległą) do Konopnicy kiedyś jednak powstanie. Nawet gdyby tak się nie stało, co też jest możliwe, to raczej jest pewne, że nigdy nie pojawi się jakakolwiek argumentacja, która podważałaby słuszność utworzenia we wielu miastach takich zewnętrznych pierścieniowych obwodnic zbliżonych do okręgu niż chociaż jedna z czterech koncentrycznych obwodnic ponad 20-to milionowego chińskiego Pekinu. Więc jeżeli dla Lublina taki pierścień nie powstanie, to tylko z powodu braku źródeł finansowania, natomiast raczej nie pojawi się argumentacja, że posiadanie takiego kompletnego pierścienia nie byłoby korzystne. Natomiast w Lublinie za ponad kilkanaście lat bardziej pilne i ekonomicznie bardziej uzasadnione może okazać się utworzenie kompletnego „pierścienia” pośredniego, który np. w układzie pokazanym na Rys. 3 pokrywałyby się z zewnętrzną granicą pierwszego obszaru pierścieniowego przylegającego do centrum - czyli śródmiejskiej obwodnicy pierścieniowej nr 2. Pojawia się więc pytanie dlaczego taka obwodnica pierścieniowa też powinna być jak najbardziej zbliżona do okręgu? Najprościej można to uzasadnić tym, że dla takich pierścieniowych obwodnic oczywista jest ich analogia z przypadkiem kilku równoległych arterii - np. w/w trasa z Al.							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			Racławickich i ul. Lipową, trasą z ul. Głęboką, trasą z ul. T. Zana i trasą z Al. J.P.II. Więc dla uzyskania jak najbardziej skutecznego zapraszania kierowców do wybierania trasy na pierścieniu bardziej oddalonym od centrum, konieczne jest aby wszystkie trasy były równomiernie wybrzuszone na zewnątrz a nie w kierunku centrum, więc również z tego samego powodu, że poszczególne komplety odcinków będących fragmentami w/w trzech pierścieni, które (fragmenty) ograniczane są promieniami tworzącymi kąt wierzchołkowy z wierzchołkiem położonym w środku ciężkości centrum miasta (np. od 40 do 50 stopni), są właśnie takimi bateriami równoległych (jednak zewnętrznie wybrzuszonych) arterii. Ponadto tak jak w przypadku Al. Racławickich i Al. J.P.II odległość między nimi nie powinna być nadmiernie duża i z tego powodu powinna być „zagęszczona” ul. Głęboką i ul. T. Zana, tak również przy dostatecznie małej średnicy pierścienia obwodnicy dla centrum (1,2 do 2 km), kolejna śródmiejska obwodnica pierścieniowa też nie powinna być nadmiernie duża - czyli nawet mniejsza niż zewnętrzna granica w/w pierwszego obszarowego pierścienia, która pokazana jest na Rys. 3. W przypadku baterii arterii w Lublinie, którą tworzą Al. Racławickie, ul. Głęboką i ul. T. Zana i Al. JP II - aby uzyskiwany był efekt ograniczenia strumienia samochodów na Al. Racławickich dzięki powiększeniu strumienia samochodów na Al. JP II, to nie tylko odległości między tymi arteriami nie mogą być nadmiernie duże - to muszą one jeszcze (te arterie odciążające) być wszystkie zewnętrznie wybrzuszone. Natomiast w przypadku gdyby takie zewnętrzne wybrzuszenie posiadała tylko arteria z udziałem ul. Głębokiej, przy czym podobnego wybrzuszenia zabrakłoby w							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			arterii z udziałem ul. T. Zana ul Al. JP II, wówczas w takim łańcuchu „równoległych” arterii tworzącym swoisty „pas transmisyjny” zabrakłoby jednego ogniwa, co w znaczącym stopniu ograniczałoby skuteczność takiego łańcucha. Podobnie można spodziewać się tego w przypadku posiadania już dwóch pierścieniowych obwodnic, to jest jednej zewnętrznej i jednej najmniejszej okrążającej centrum. Jeżeli już brak byłoby możliwości uzyskania pośredniego pierścienia, to przynajmniej oprócz arterii zdecydowanie radialnych w tym obszarze powinny być tylko arterie zewnętrznie wybrzuszone. 6. W moich argumentacjach już przed kilku laty podkreślałem to, że taki idealny urbanistyczny układ arterii (określany przez niektórych jako „urbanistyczny cyrk”), który pokazany jest na niżej dołączonym Rys. 2 nie jest możliwy do osiągnięcia w przypadku naszych polskich miast, gdyż w tych naszych miastach - podobnie jak w dominującej części miast europejskich, jak też i całej kuli ziemskiej przez poprzednie stulecia nagromadziły się tak duże „zaszłości”, że układ zgodny z Rys. 2 nie byłby już możliwy do uzyskania z powodu nadmiernie dużych kosztów. Dostrzegając więc taką barierę, jednak w naszych polskich miastach o odpowiedniej wielkości wraz z ich urbanistycznym rozwojem powinny być wykorzystywane wszelkie możliwości dla jak największego zbliżenia się do takiego idealnego układu pokazanego wyżej na Rys. 2 - także nawet z tego powodu, że trudno jest pogodzić się z zlikwidowaniem już istniejących arterii średnicowych. Jednak nie można marnować kolejnych okazji dla tworzenia by’passów okrążających centrum oraz unikania działań zmierzających w odwrotnym kierunku - w tym także jeszcze większego niż obecnie zapraszania kierowców do korzystania z							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wewnątrz miejskich tras tranzytowych przebiegających przez centrum lub przez jego obrzeża. 7. Podsumowanie Nie mogę oprzeć się obawom, że tak jak w przypadku rozwoju konstrukcji mostów wiszących, w którym to rozwoju trzeba było upływu aż prawie 150 lat, aby wszyscy bez wyjątku konstruktorzy przyznali, że paraboliczne mosty wiszące początkowo nazywane łańcuchowymi (gdyż na całej długości swojego nośnego elementu w kształcie paraboli zamiast tradycyjnych łańcuchów, rozmieszczonych w nich jest np. w niektórych przypadkach kilkadziesiąt przegubów na styku odcinków bardzo masywnych i ciężkich baterii około 10 pasów blach o grubości ponad 20 mm jak np. nad rzeką Avon w Bristolu), zostały jednak uznane jako zawierające podstawowy błąd w rozkładzie sił w swoim ustroju i aby po tych prawie 150 latach zaczęto powszechnie stosować wantowe mosty wiszące, w których podstawowym elementem nośnym są prostoliniowe cięgna podobne do wantów, dla których w żeglarstwie używane są tylko linki - tak również - może nie aż za w/w 150 lat, ale być może, że za ponad 30 lat, które będą musiały upłynąć, aby dostatecznie duży procentowy udział części, środowiska zawodowego urbanistów i drogowców miejskich zaczął dostrzegać to, że jeszcze w okresie nieco ponad dwóch pierwszych dziesięcioleci XXI wieku możliwa była radykalnie mniej kosztowna modernizacja układów transportowych nawet 2 lub 3 milionowych miastach a tym bardziej w miastach tylko dwutysięcznych, aby zupełnie zlikwidować ich zakorkowanie tylko dzięki konsekwentnemu „kroczek po kroczku” odpowiedniemu modernizowaniu układów transportowych w tych miastach, a także nie godzić się na to, aby rozbudowa							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			układu transportowego w jakimś mieście zmierzała w odwrotnym błędnym kierunku. Jednym z pierwszych mostów wiszących był most paraboliczny zbudowany w latach 1819 - 1826 nad cieśniną Menai oddzielającą mniejszą morską „wysepkę” od NW wybrzeży Walii z przęsłem ponad 170 m. Na dołączonej niżej Fot. 1 pokazany jest podobny w/w most nad rzeką Avon w Bristolu o rozpiętości przęsła 214 m z pylonami o wysokości 26 m. Znacznie bardziej imponujące rozpiętości (ok.1800 m) uzyskano także jeszcze XIX wieku dla mostu parabolicznego np. w Moście Brooklińskim w Nowym Jorku. Obecnie nie jest konieczne podróżowanie nawet na Wyspy Brytyjskie (utrudnione z powodu wirusowych ograniczeń), lecz wystarczy zrobić sobie tylko wycieczkę do Wrocławia i z bliska przyjrzeć się elementom Mostu Grunwaldzkiego, aby przekonać się o tym, jak ociężała jest taka konstrukcja parabolicznego mostu wiszącego. Konstruktorów tych mostów trzeba jednak usprawiedliwiać tym, że dostępne w tamtym XIX wiecznym okresie ówczesne technologie hutnicze i metalurgiczne pozwalały tylko na wykonywanie np. dla takiego mostu jak we Wrocławiu przez nitowanie grubych blach (ok. 20 mm) ze stali o niezbyt wysokiej jakości, wielokrotnie grubszych blachownic, z których możliwe było uzyskanie podstawowego parabolicznego elementu nośnego. Jednak jeszcze w XX wieku po upływie prawie 150 lat ciągle budowane były mosty paraboliczne, w których dla uzyskania większych rozpiętości (ok 1000 m) zastosowano bardzo wysokie pylony, np. w Moście Bosforskim z 1970 - 73 r. w Turcji ponad 100 m, w Moście Salazara (z obecną nazwą 25 kwietnia) w Portugalii z okresu 1962-66 pylony są o wysokości 190 metrów, przy czym paraboliczne liny nośne posiadają						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			tam średnicę ponad 0,5 metra (prawie 0,6 m) i składają się z ponad 11 tys drutów o średnicy nieco poniżej 5 mm. Oznacza to, że jeszcze w latach 60-tych a nawet 70 tych XX wieku, czyli po około 150 latach i po wystąpieniu w okresie powojennych ponad 20-lat radykalnego innego zakresu postępu technologicznego w przygotowaniu elementów tych mostów, w dalszym ciągu doszukiwano się nowych możliwości w jakości stali w liniach oraz w wysokości pylonów, przy czym jednocześnie konstruktorzy wykazali się brakiem dostrzegania w/w bardzo niekorzystnego rozkładu sił w mostach parabolicznych w porównaniu z radykalnie bardziej korzystnym rozkładem sił występującym w mostach wantowych, gdyż siła występująca w cięgle tworzącym want - nawet ten sięgający do punktu najbardziej oddalonego od pylonu, nie jest większa niż trzykrotna wartość efektywnej siły nośnej będącej składową pionową siły występującej w tym wancie. Natomiast siły występujące w parabolicznym elemencie nośnym są wielokrotnie większe niż dziesięciokrotnie od tej efektywnej składowej tworzącej siłę nośną. Przypuszczam, że znacząca część czytelników niniejszego tekstu - którym przede wszystkim dokucza nadmiernie duże zakorkowanie miast - nie dostrzega przy tym tego w/w podstawowego błędu występującego w układzie sił w ustroju statycznym parabolicznego mostu wiszącego. Czytelnicy tacy chyba jednak dostrzegają to, że w przypadku delikatnego oddziaływania palcem niewielką siłą na strunę gitary powodujemy grubo ponad dziesięciokrotnym wzrost siły osiowej napinającej tą strunę. Stąd dla porównania i wykazania o ile mniej ociężałe są mosty wantowe przy jednocześnie ich większej rozpiętości, na dołączonej tutaj fot. 2 pokazany jest							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wieloprzęsłowy most wantowy Millan Tarn Valley we Francji oraz na fot. 3 nasz warszawski Most Świętokrzyski, przy czym o ile ten nasz most został oddany do użytku w 2000 roku, to ten most francuski jest o kilka lat młodszy. W powyższych kilku akapitach przyznałem więc, że na ten tak bardzo opóźniony (co najmniej o ponad w/w 20 lat) postęp pozwalający na odrzucenie błędnych mostów parabolicznych na korzyść mostów wantowych złożyło się kilka czynników. Jednak nie wszystkie z tych czynników można usprawiedliwiać, np. ten w/w, który świadczy o nadmiernie dużej mentalnościowej bezwładności środowiska zawodowego konstruktorów takich mostów, który w okresie ponad w/w 20 lat powojennych przy innym w/w radykalnym postępie technologicznym (także dysponowania helikopterami o dużej nośności) przyczynił się jednak do tego, że z tak dużym opóźnieniem dostrzeżony został w/w podstawowo niekorzystny w/w rozkład sił w moście parabolicznym w porównaniu z radykalnie korzystniejszym rozkładem sił w moście wantowym. Jednak obecnie można mieć wielokrotnie większe pretensje do środowiska zawodowego urbanistów, a szczególnie do środowiska drogowców miejskich, którzy genialnie są przekonani o tym, że musimy pogodzić się z coraz większym zakorkowaniem miast i że w tym zakresie jesteśmy nieuchronnie skazani na coraz bardziej narastające uciążliwości zakorkowania miast, gdyż w środowisku tym ciągle jeszcze brak jest determinacji w poszukiwaniu i dostrzeganiu przecież tak prozaicznych przyczyn i jednak jednocześnie bardzo skutecznych rozwiązań. To wielokrotnie powiększenie w/w pretensji wynika z tego, że po upływie w/w 30 lat						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			kolejne błędne zaszłości podobne do zaszłości wymienionych w punkcie 6, radykalnie ograniczą możliwości wycofania się z błędnego zaułka, w którym nasi następcy z powodu w/w braku determinacji mogą się znaleźć, gdyż o ile obecne istnienie starych mostów parabolicznych nie przeszkadza budowaniu mostów wantowych, to w urbanistyce transportowej takie błędne zaszłości są już bardzo brzmienie w negatywne skutki.							
2 (3)	14.05.2021	F_S_	Treść uwag przysłana mailem w dniu 14.05.2021 r.: - planowany ciąg komunikacyjny pod torami na wysokości ul. Wojennej nie powinien dopuszczać indywidualnego ruchu samochodowego, tutaj powinien być ciąg pieszo-rowerowy i ewentualnie komunikacja miejska; - teren przy torach powinien być przeznaczony na zieleń tłumiącą hałas od strony torów/dworca; - ulice Nowy Świat oraz Wojenna powinny mieć obniżony status dróg na drogi jak najbardziej lokalne, indywidualny ruch samochodowy powinien zostać przeniesiony na ulice Wyścigową i Kunickiego; optymalnie nie powinno być możliwości przejechania samochodem osobowym całej długości ulic Nowy Świat i Wojennej, taka możliwość powinna być tylko dla komunikacji miejskiej, taksówek rowerów oraz innych jednośladów; - ulice Nowy Świat i Wojenna powinny mieć uspokojony ruch, czy to wyniesionymi skrzyżowaniami/przejściami dla pieszych czy sinusoidalnymi progami wyspowymi, czy jakkolwiek inaczej, ale maksymalna prędkość pojazdów na tych ulicach to powinno być 30km/h; - w całym rejonie powinny ruszyć prace zmierzające do uporządkowania podziemnych instalacji w celu ich komasowania - a to umożliwiłoby kolejne nasadzenia drzew;	całość opracowania	całość opracowania		–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Plan miejscowy nie może naruszać przepisów odrębnych oraz ustaleń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublin. Uwaga nieuwzględniona w zakresie wykraczającym poza ustalenia Studium UiKZP oraz poza przepisy powszechnie obowiązującego prawa. Plan miejscowy określa w szczególności przeznaczenie terenu, parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, natomiast nie ustala organizacji ruchu, która regulowana są przepisami odrębnymi. Klasa ulicy Wojennej wynika z dyspozycji kierunkowych Studium UiKZP, które wskazuje w tym miejscu lokalizację drogi zbiorczej. Droga ta ma zapewniać prawidłowe powiązania komunikacyjne z realizowanym obecnie dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. W przestrzeniach pasów drogowych ulic 1KDZ, 2KDZ dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Odnośnie infrastruktury technicznej to ustalenia planu dopuszczają przebudowę zgodnie z przepisami odrębnymi, natomiast nie wskazują szczegółowych rozwiązań realizacyjnych. Ustalenia planu nie określają także materiałów budowlanych, z których poszczególne elementy zagospodarowania winny być wykonane, określa to projekt budowlany. Z uwagi na istniejącą zabudowę i zainwestowanie uwzględniono jedynie istniejące przestrzenie publiczne - tereny placów, czyli Skwer Grażyny Chrostowskiej (1KP) oraz niewielki placyk u zbiegu ulic Kunickiego i Nowy Świat (2KP). Wzdłuż torów w obszarze 1KK wyznaczono obszar zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru – wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej (ZI-1) w ustaleniach szczegółowych dla przedmiotowego obszaru dopuszczono realizację ciągów pieszych i dróg wewnętrznych oraz nakazano realizację zieleni urządzonej w

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			- miejskie plany powinny uwzględniać tereny pod nasadzenia nowych dojrzałych drzew; - plan powinien uwzględniać przestrzenie publiczne - plac publiczny, duży plac zabaw, park; - wzdłuż torów powinien powstać ciąg pieszo-rowerowy z aleją drzew; - plan powinien przewidywać likwidację składu węgla - w tym miejscu mógłby powstać park; - plan powinien zakładać zakaz budowanie ogrodzeń i płotów wokół bloków; - plan powinien zakładać, że na tym obszarze nie będzie użyta fazowana kostka brukowa.							zwartej i wielowarstwowej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej), czyli możliwa jest realizacja ciągu pieszo-rowerowego z aleją drzew. Wskazana zieleń ma pełnić rolę ochronną: estetyczną i przeciwhałasową dla istniejących i projektowanych terenów mieszkaniowych i usługowych, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie terenów kolejowych. Projekt planu w miejscu istniejącego składu węgla przewiduje teren dróg publicznych – ulicę zbiorczą (1KDZ) oraz teren komunikacji i obsługi kolejowej, teren obsługi komunikacji, teren parkingów (1KK/KS), w ramach którego dodatkowo wskazano planowany układ torowy bocznicy kolejowej. Lokalizacja drogi zbiorczej oraz bocznicy kolejowej we wskazanym obszarze została wyznaczona w studium. Zgodnie z obowiązującymi wymaganiami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym począwszy od 2015r. plan miejscowy nie reguluje sytuowania ogrodzeń. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
3 (4)	24.05.2021	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej Wydział Nieruchomości i Geodezji w Lublinie ul. Okopowa 5 20-022 Lublin	W nawiązaniu do obwieszczenia Prezydenta Miasta Lublin z dn. 15.04.2021 r. w sprawie możliwości składania uwag do wyłożonego projektu zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) miasta Lublin w rejonie ulicy Nowy Świat i Wojenna w granicach oznaczonych zgodnie z załącznikiem graficznym do uchwały nr 780/XXXI/2017 z dn. 26 czerwca 2017 r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej Wydział Nieruchomości i Geodezji w Lublinie informuje, że zgłasza wnioski do ww. zamierzeń planistycznych biorąc pod uwagę sąsiedztwo obszaru objętego projektem planu z linią kolejową nr 7 „Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk" na odcinku Zarzeka - Lublin, linią kolejową nr 68 „Lublin Główny - Przeworsk" na odcinku Lublin Główny - Stalowa Wola Rozwadów oraz linią kolejową nr 935 „Lublin Główny LBA - Lublin Główny LBC". Wnosimy o ponowne przeanalizowanie terenów, na których planuje się dopuścić zabudowę mieszkaniową wielorodzinną z funkcją usługową, która należy do zabudowy chronionej akustycznie oraz	tereny 1KK, 1MW(U), 2E, 1U, 1MW/U	1KK, 1MW(U), 2E, 1U, 1MW/U	+	–	+	–	**Uwaga częściowo nieuwzględniona** Plan miejscowy odnośnie wyznaczenia terenów zabudowy mieszkaniowej i usługowej w sąsiedztwie terenów kolejowych uwzględnia ustalenia Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublin oraz przepisy odrębne. Tereny mieszkaniowo-usługowe i usługowe oznaczone w projekcie planu symbolami 1MW(U), 1MW/U, 1U, a zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie terenów kolejowych stanowią tereny już zainwestowane i zabudowane zabudową mieszkaniową wielorodzinną, mieszkaniowo-usługową i usługową. Projekt planu jedynie sankcjonuje istniejące zainwestowanie. W ustaleniach dla terenów 1MW(U), 1MW/U w tekście planu zawarto stosowne zapisy: - dla terenu 1MW(U) w §9 ust. 6 pkt 16, a dla terenu 1MW/U w §10 ust. 6 pkt 16: *„16) dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej należy zastosować rozwiązania umożliwiające ochronę mieszkańców przed ponadnormatywnym hałasem komunikacyjnym kolejowym;”* Ponadto wskazano w ust 7. ustaleń szczegółowych poszczególnych terenów sąsiadujących bezpośrednio z terenami kolejowymi, iż: *„1) w granicach terenu występuje strefa ograniczonego zagospodarowania i zabudowy z uwagi na przyległe tereny kolejowe:* *a obowiązuje zachowanie i przestrzeganie wymagań wynikających z przepisów odrębnych - mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego,*

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			ograniczenie jej do niezbędnego minimum. Ustalenia MPZP nie powinny ograniczać możliwości modernizacji tub przebudowy linii kolejowej oraz infrastruktury technicznej związanej z działalnością kolei. W związku z powyższym przypominamy, że: - Linia kolejowa nr 7 objęta jest robotami budowlanymi w ramach zadania: Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa - Otwock - Dęblin - Lublin etap l", ➢ Linia kolejowa nr 68 objęta jest robotami budowlanymi w ramach zadania: „Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin - Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją". Wnosimy o zmianę w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego funkcji terenu 2E oznaczonego symbolem ZI-1 - obszar zieleni izolacyjnej. Na ww. terenie planowana jest budowa budynku biurowego wraz z ciągiem komunikacyjnym składającym się z dróg wewnętrznych oraz parkingów. W naszej opinii kubatura projektowanego budynku biurowego będzie stanowić izolację akustyczną skuteczniejszą niż planowana zieleń izolacyjna. W związku z powyższym wnioskujemy o dokonanie zmian w projekcie planu niezbędnych do tego aby ww. planowana inwestycja mogła dojść do realizacji. W załączeniu przedstawiamy wstępny szkic koncepcji projektu zagospodarowania terenu planowanego budynku biurowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Przypominamy, że planowane inwestycje do zlokalizowania w sąsiedztwie linii kolejowych powinny bezwzględnie spełniać wymogi wynikające z ustaw i rozporządzeń szczególnie: - Ustawy z dn. 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - przede wszystkim zapisy art. 53 tj.							*b lokalizacja budynków i budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej, wykonywanie robót ziemnych, urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych w sąsiedztwie linii kolejowej - zgodnie z przepisami odrębnymi, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi;"* Z uwagi na powyższe w zakresie lokalizacji zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej w sąsiedztwie linii kolejowej - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi. Zapis dla obszaru ZI-1 dopuszczający możliwość zmniejszenia obszaru zieleni izolacyjnej w przypadku udokumentowania dotrzymania standardów jakości środowiska, o których mowa w przepisach odrębnych (dla istniejących i projektowanych terenów mieszkaniowych i usługowych, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie terenów kolejowych) - pozwala zlokalizować obiekt biurowy PKP w miejscu wskazanym w załączniku do uwagi. Zapisy dopuszczają także realizację ciągów pieszych i dróg wewnętrznych. W pozostałym zakresie dotyczącym korekty ustaleń, tak by umożliwić lokalizację pozostałych elementów planowanego zagospodarowania w szczególności miejsc postojowych w terenie 1KK w obszarze ZI-1 - sposób uwzględnienia uwagi będzie przedmiotem ponownych uzgodnień i ponownego wyłożenia do wglądu publicznego.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			- usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urządzeń' związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. - budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m. - Ustawy Prawo budowlane - szczególnie zapis zawarty w art. 5 - obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in. ochronę przed hałasem. - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w szczególności uwarunkowania zawarte w paragrafach 325 i 326: - budynki mieszkalne, budynki zamieszkania zbiorowego i budynki użyteczności publicznej należy sytuować w miejscach najmniej narażonych na występowanie hałasu i drgań, a jeżeli one występują i ich poziomy będą powodować w pomieszczeniach tych budynków przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu i drgań, określonych w Polskich Normach dotyczących dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach oraz oceny wpływu drgań							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			na budynki i na ludzi w budynkach, należy stosować skuteczne zabezpieczenia. - budynki z pomieszczeniami wymagającymi ochrony przed zewnętrznym hałasem i drganiami należy chronić przed tymi uciążliwościami poprzez zachowanie odpowiednich odległości od ich źródeł, usytuowanie i ukształtowanie budynku, stosowanie elementów amortyzujących drgania oraz osłaniających i ekranujących przed hałasem, a także racjonalne rozmieszczenie pomieszczeń w budynku oraz zapewnienie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych określonej w Polskiej Normie dotyczącej wymaganej izolacyjności akustycznej przegród w budynkach oraz izolacyjności akustycznej elementów budowlanych. - poziom hałasu oraz drgań przenikających do pomieszczeń w budynkach mieszkalnych, budynkach zamieszkania zbiorowego i budynkach użyteczności publiczne z wyłączeniem budynków, dla których jest konieczne spełnienie szczególnych wymagań ochrony przed hałasem, nie może przekraczać wartości dopuszczalnych, określonych w Polskich Normach. - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 07 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, a mianowicie zapisy zawarte w paragrafie 4: - roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2 - wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego powinno być każdorazowo uzgadniane z zarządcą infrastruktury.						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			W załączeniu: Kopia szkicu koncepcji projektu zagospodarowania terenu budynku biurowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.							
4 (5)	26.05.2021 (uwaga o tej samej treści złożona w 4 egz.)	J_A_	Podczas konsultacji społecznych odbytych w dniach 10.05. i 11.05. 2021 r. pracownicy Wydziału Planowania UM argumentowali, że konieczne jest planowanie połączenia ul. Stadionowej z ul. Wojenną, gdyż tylko w ten sposób możliwe będzie zapewnienie dostatecznie dobrej dostępności obecnie budowanego dworca zamiejscowej komunikacji autobusowej dla rejonów położonych po południowo wschodniej stronie torów kolejowych. W w/w debacie podważyłem słuszność powyższej argumentacji, gdyż ze strony zwolenników tunelu Wojenna - Stadionowa nie usłyszałem wówczas jakiejkolwiek dodatkowej argumentacji zaprzeczającej słuszności moich uzasadnień. Dlatego też - obawiając się, że w urzędowym podsumowaniu w/w debat pominięty zostanie ten brak podważenia mojego uzasadnienia - jestem zmuszony zwrócić się do Pana Prezydenta z poniższą argumentacją. 1. Podczas w/w konsultacji społecznych podważyłem słuszność takiej w/w argumentacji Wydziału Planowania, gdyż np. dla mieszkańców z rejonu Szpitala Kolejowego a tym bardziej dla dzielnicy Dziesiąta jest obojętnym czy jadąc na ten nowy dworzec autobusowy wybiorą bardziej przeciążoną trasę z Placem Bychawskim , czy też będą mogli skorzystać z planowanego połączenia ul. Smoluchowskiego z ul. Krochmalną - jako odcinka bardziej znaczącej arterii łączącej ul. Smoluchowskiego z al. Unii Lubelskiej, więc dla w/w rejonów Dziesiątej i ul. Herberta dla zapewnienia jak najlepszej dostępności do nowego dworca autobusowego brak połączenia ul. Stadionowej z ul. Wojenną nie ma	obszar opracowania, w części - uwaga dotyczy obszarów zlokalizowanych poza granicami przedmiotowego projektu planu	obszar opracowania, w części - brak ustaleń projektu planu - tereny zlokalizowane poza granicą przedmiotoweg o projektu planu		—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Wniesiona do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna uwaga zawiera wiele aspektów dotyczących rozwiązań i przekształceń układu drogowego dotyczącego całego miasta, jedynie w części odnosi się bezpośrednio do terenu objętego przedmiotową zmianą planu. Wniesione uwagi w znacznej części dotyczą problematyki w zakresie rozwoju i rozwiązań miejskiego układu drogowego dotyczących opracowań związanych ze strategią rozwoju miasta oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta. Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Układ drogowy jest jednym z elementów wpływających na politykę przestrzenną rozwoju miasta zapewniającą zrównoważony ład przestrzenny uwzględniający między innymi walory architektoniczne, krajobrazowe, wymagania ochrony środowiska, dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury współczesnej. Budowany Dworzec Metropolitalny w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego, stanowiącego regionalny i subregionalny węzeł komunikacyjny, łączącego miejską, regionalną i dalekobieżną komunikację zbiorową, zarówno autobusową jak i kolejową, wymaga i zasługuje na wysoki standard obsługi komunikacyjnej w zakresie dojazdów i odjazdów (źródło/cel). Powyższe wywołuje bardzo pilną potrzebę budowy przedłużenia ul. Stadionowej, począwszy od Ronda Sportowców poprzez ul. Wojenną, do ul. Wyścigowej tj. o połączenia z obwodnicą miejską, rozprowadzającą ruch zgodnie ze swoim przeznaczeniem na wiele kierunków. Głównym zadaniem połączenia ul. Tomasza Zana z ul. Mariana Smoluchowskiego na odcinku: ul. Nadbystrzycka – ul. Lubelskiego Lipca 80 – ul. Wyścigowa jest: - skrócenie i usprawnienie połączenia komunikacyjnego dzielnicy

Lp/ Lp z wykazu uwag	Data wpływu uwagi	Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę	Treść uwagi	Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga	Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi		Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.		Uwagi
						uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	
			najmniejszego znaczenia. Podobnie obojętne jest znaczenie tego w/w tunelu z ul. Stadionową dla mieszkańców Bronowic, dla których równie atrakcyjny może być dojazd do tego nowego dworca trasą obok „Gali" przez północny odcinek ul. Lubelskiego Lipca 80. Jedynym rejonem, dla którego utworzenie w/w tunelu w znaczącym stopniu powiększyłoby dostępność tego nowego dworca autobusowego, byłyby okolice np. części Osiedla Maki położonej między ul. Dywizjonu 303 i Nowym Światem, czyli o powierzchni poniżej 0,7 km kw. Trzeba jednak przyznać, że mieszkańcy tego rejonu - pomimo tego, że dla odbycia podróży do w/w nowego dworca autobusowego - byliby zmuszani do pokonania nieco okrężnej trasy albo przez w/w rondo obok Gali lub przez w/w przyszłe połączenie ul. Smoluchowskiego z ul. Krochmalną, to jednak trzeba przyznać, że dostępność tego nowego dworca autobusowego dla tego w/w rejonu poniżej 0,7 km kw. Byłaby ponad dwukrotnie bliższa niż obecna dostępność starego dworca autobusowego znajdującego się obok Lubelskiego Zamku. Taka nowa dostępność byłaby także ponad trzykrotnie a nawet czterokrotnie bardziej korzystna niż dla mieszkańców np. Czechowa, Kalinowszczyzny lub Sławina, których powierzchnia i ilość mieszkańców jest ponad kilkukrotnie większa niż w przypadku w/w rejonu Osiedla Maki poniżej 0,7 km kw. Dlatego też nie jest racjonalnym przedstawione na w/w konsultacjach w dniach 10 i 11 maja uzasadnienie tworzenia średnicowej arterii z udziałem ul. Głębokiej i jej skrzyżowania z ul. Narutowicza tylko troską o w/w rejon poniżej 0,7 km kw. 2. W mojej argumentacji przesłanej Panu Prezydentowi w dniu 07.05.2021 r. zasugerowałem zlokalizowanie stadionu żużlowego na terenie Majdanka między						mieszkaniowej Dziesiąta i przemysłowo-składowej dzielnicy Wrotków (miejsca pracy) z centralną i zachodnią częścią miasta, odciążając tym samym już obecnie bardzo zatłoczone ulice Władysława Kunickiego i Diamentową; - otworzenie lepszego i mniej konfliktowego dojazdu do międzydzielnicowego centrum biznesowo-handlowego, administracyjnego i sportowo-rekreacyjnego przy ul. Tomasza Zana oraz do Politechniki Lubelskiej przy ul. Nadbystrzyckiej. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			cmentarzem i torem motocrossowym, tj dokładniej między przedłużeniem ul. A. Grygowej w kierunku południowym i tym torem z jednoczesnym wykorzystaniem części terenu toru motocrossowego dla potrzeb tego stadionu. W tym opisie z 07.05.2021 r. nadmieniłem także, że w przyszłości w tym rejonie nie powinny być lokalizowane nowe osiedla mieszkalne, gdyż w pobliżu cmentarzy nie powinno być lokalizowane nowe osiedla mieszkalne, gdyż w pobliżu cmentarzy nie powinno być zabudowy mieszkaniowej - pomimo tego, że w jakichkolwiek wytycznych urbanistycznych podobno brak jest takich ograniczeń. W kolejnej debacie w Sali RM odbytej w dniu 17.05.2021 r. zwróciłem się więc z pytaniem: kto jest obecnie właścicielem tego terenu na w/w przedłużeniu ul. A. Grygowej. Ku mojemu zaskoczeniu okazało się, że podobno tren ten został ostatnio zakupiony przez jednego z deweloperów właśnie z przeznaczeniem na budownictwo mieszkaniowe. W/w prawdopodobny brak urzędowych ograniczeń dla bliskiego sąsiedztwa budynków mieszkalnych i cmentarzy nie powinien jednak zwalniać nas z logicznych możliwych zagrożeń wynikających z takiego sąsiedztwa. Nie może też być stosowana argumentacja, że w wielu przypadkach kilkudziesięcioletnich zaszłości, np. lubelskich wieżowców w rejonie ul. Wiercińskiego i ul. Głębokiej nie były dostrzegane takie zagrożenia. Dla podkreślenia innych korzyści wynikających z lokalizacji stadionu żużlowego na Majdanku można także dostrzegać walory edukacyjne dla młodzieży tworzącej środowisko kibiców sportu żużlowego, gdyż nawet tylko przy okazji zawodów żużlowych kibice tacy mieliby okazję dostrzec z bliższej odległości rozległość terenu zajmowanego przez Muzeum na Majdanku, ale wystarczającą							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			okolicznością przemawiającą za taką lokalizacją powinna być szczególnie duża odległość takiego stadionu od budynków mieszkalnych. Nie jest też racjonalna argumentacja, proponująca wykorzystywanie takiego stadionu zlokalizowanego w pobliżu centrum Lublina tylko od odbywania zawodów, natomiast treningi odbywałyby się na torze żużlowym zlokalizowanym na obrzeżach Lublina, gdyż podstawową przewagą drużyny gospodarzy w meczach żużlowych jest przewaga znajomości własnego toru żużlowego i z tego powodu treningi powinny odbywać się właśnie na tym samym obiekcie, na którym nasi zawodnicy będą występować w roli gospodarzy - tak by podczas zawodów byli oni w jak największym możliwym stopniu zapoznani z cechami własnego toru. 3. W w/w argumentacji z 07.05.2021 r. dla uniknięcia zamieszczenia jej aż na 16 - tu stronach tekstu, nadmiernie zmniejszyłem dołączone tam rysunki od nr 2 do nr 4, przez co nie są one dostatecznie czytelne. Bardziej dociekliwi czytelnicy mieli jednak możliwość odczytania zmieszczonych na tych rysunkach opisów, dzięki temu, że w wersji internetowej rysunki te były i są już dostatecznie duże. Nie mniej jednak tutaj staram się poprawić w wersji papierowej czytelności w/w opisów na powiększonym już Rys. 3, przy czym ponadto podkreślam, że w teoretycznym układzie transportowym pokazanym na Rys. 2 brak jest jakiejkolwiek arterii średnicowej. Natomiast pomimo tego, że z opisu zamieszczonego w punkcie 4.2 (z 07.05.2021 r.) nawiązującego do danych pokazanych na w/w Rys. 3 wynika, iż jakichkolwiek zestaw koncentrycznych obwodnic pierścieniowych powinien być zapoczątkowany przez budowę w pierwszej kolejności obwodnicy okrążającej tylko centrum miasta - natomiast obwodnica o							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			największej średnicy powinna być budowana w ostatniej kolejności, to jednak w przypadku, gdy największym zagrożeniem dla miasta jest generowany poza miastem tranzytowy strumień tirów - to jednak konieczne jest przyznanie pierwszeństwa właśnie dla pierścienia zewnętrznego. Przy tym jednak dla najszybszego uzyskania dostatecznie małych różnic średnic kolejnych pierścieni - także przy jak najmniejszej ilości tych pierścieni, jest jak najbardziej słusznym aby taki pierwszoplanowy zewnętrzny pierścień tirów nie posiadał nadmiernie dużej średnicy. 4. Podsumowanie Dostrzegam to, że dokonanie korekty Studium Komunikacyjnego dla Miasta Lublina z 2018 roku, może zagrażać powrotem do sporów dotyczących przedłużania ul. Smoluchowskiego w kierunku południowym przez rejon ul. Zamenhofa. Postawa mieszkańców tego rejonu, która zaprezentowana została na nadzwyczajnej Sesji Rady Miasta w okresie letnim 2018 r. - na której możliwe było zaprezentowanie także argumentacji mieszkańców - była wyjątkowa roszczeniowa i egoistyczna. Ci mieszkańcy swoją obecność na tej sesji ograniczali tylko do swoich problemów rejonu ul. Zamenhofa i nie tylko po zakończeniu omawiania celowości w/w przedłużania ul. Smoluchowskiego opuścili Salę obrad Rady Miasta, ale także w brutalny sposób przerwali - mającą miejsce wcześniej - moją argumentację uzasadniającą rezygnację z połączenia ul. Stadionowej z ul. wojenną oraz zastąpienie zewnętrzny wybrzuszeniem prostoliniowego połączenia ul. T. Zana z ul. Smoluchowskiego. Przy tym w mającym w tej sesji ogólnym bałaganie spowodowanym przez w/w mieszkańców ul. Zamenhofa, nie tylko brak było możliwości dla wykazania sprzeczności zwartych w prezentacji Pana							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			Samoleja z ul. Zamenhofa (w której np. przekonywał o że „w/w przedłużenie ul. Smoluchowskiego nie jest nikomu potrzebne” - przy czym około 10 minut wcześniej na wstępie swojej prezentacji skarżył się, że na tak przedłużonej ul. Smoluchowskiego będzie występował nadmiernie duży strumień samochodów), ale także z powodu tego bałaganu brak było możliwości dla dokończenia mojej w/w przerwanej argumentacji. Ponadto w 2018 roku nie było możliwe opracowanie dostatecznie racjonalnego Studium Komunikacyjnego dla Lublina z powodu zdominowania (w ponad 90 %0 wszystkich debat przez spór dotyczący zagospodarowania Górek Czechowskich. Dlatego też możliwe jest przecież ograniczenie zakresu konieczności dokonania bieżącej korekty w Studium Komunikacyjnego z 2018 r. tylko do rejonu Doliny bystrzycy na odcinku od ul. Piłsudskiego do trasy PKP tylko w celu uzyskania jak najlepszej zgodności układu drogowego dla obecnie realizowanego dworca zamiejscowej komunikacji autobusowej oraz dostatecznej zgodności tak skorygowanego Studium Komunikacyjnego z pozostałymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego na w/w odcinku Doliny Bystrzycy.							
5 (6)	31.05.2021	KSJ Stec Zarządzanie Nieruchomościa-mi spółka jawna - zarządca Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Nowy Świat 11, 13 w Lublinie ul. Władysława Kunickiego 59 20-422 Lublin	Przygotowany projekt zagospodarowania przestrzennego w sposób bezpośredni narusza prawo własności 48 (czterdzieści osiem) nieruchomości lokalowych, zlokalizowanych w dwóch budynkach mieszkalnych Nowy Świat 11 i 13, na działce ewidencyjnej nr 2/43 o pow. 0,3500 ha, obręb 10 - Dziesiąta Stara, jednostka ewidencyjna M. Lublin. - ulica zbiorcza zaprojektowana została między innymi przez dz. 2/43, w odległości 7-8 m od południowo-zachodniej ściany budynku nr 13, na której są balkony	dz. nr 2/43 (ark. 5, obr. 10 - Dziesiąta Stara), położona przy ul. Nowy Świat 11 i 13	3MW/U, 1KDZ		–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			(odsunięte jeszcze 0 75 cm od ściany). Jest to teren użytkowany przez mieszkańców wspólnoty jako teren do rekreacji. Teren rekreacyjny (nasadzenia w postaci 4 starych dorodnych lip i wielu innych krzewów, trawa) z ławkami i placem zabaw dla dzieci o szerokości od 17,20 do 20, 10 m, został w projekcie planu zagospodarowania zmniejszony zatem do 7 - 8 m, - projekt zagospodarowania zakłada jednocześnie na dz. 2/43 *„obszar zieleni towarzyszącej - wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej”*; od granicy nieruchomości z ul. Nowy świat aż do ścian poprzecznych obu budynków, od południowo-zachodniej ściany budynku nr 13 do projektowanej ulicy zbiorczej z wyłączeniem aktualnie utwardzonego wjazdu na posesję. Nieruchomość zamieszkują wieloletni lokatorzy jak i współwłaściciele, którzy nabyli własność nieruchomości lokalowych w ostatnich latach. Struktura zamieszkania w ostatnich latach zmienia się bardzo dynamicznie, co powoduje, że mieszkania są nabywane przez młodsze pokolenie, które do normalnego funkcjonowania potrzebuje między innymi optymalnej liczby miejsc parkingowych oraz placu zabaw dla dzieci. Tak przygotowany projekt planu miejscowego uniemożliwia w przyszłości jakiekolwiek zmiany w zagospodarowaniu dz. 2/43 służące potrzebom i interesom jej współwłaścicieli i użytkowników. - ulica zbiorcza od granicy terenów kolejowych do ul. Nowy Świat zaprojektowana została w linii prostej, pasem o szerokości (42 m) dużo większej niż w dalszej części przebiegu ul. Wojenną (23 m). Dodatkowo należy podkreślić, że aktualnie obowiązujące przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać							Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.1 (6.1)	31.05.2021	S_M_ reprezentująca Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Nowy Świat 11, 13 w Lublinie					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) wymagają dla drogi zbiorczej 30 m, co umożliwia w praktyce takie zaplanowanie przebiegu drogi, aby nie naruszała ona w sposób tak dotkliwy działki nr 2/43 Dziesiąta Stara. Projektanci nie uwzględnili faktu, że dz.2/47 (która również częściowo została objęta projektem planu miejscowego) w całości funkcjonuje obecnie jako skład opału. Ta działalność gospodarcza, w obszarze typowo mieszkaniowym (nie licząc zelektryfikowanych terenów kolejowych), stanowi poważne utrudnienie i dyskomfort dla głównych użytkowników, a jej planowane objęcie planem, a w przyszłości inwestycją drogową, w zasadzie uniemożliwi właścicielowi kontynuowanie dotychczasowej działalności. Wobec tego zasadnym byłoby objęcie projektem znacznie większej części działki 2/47. Projektowana ulica w części oznaczonej na projekcie 1KDZ(KS) i 1KDZ moim zdaniem powinna zostać przesunięta lekkim łukiem w kierunku południowo-zachodnim, obejmując zdecydowanie większą część dz. 2147 (obecny skład opału), zmniejszając tym samym do minimum teren objęty planem dla dz. 2/43. **Reasumując:** **1. Zbliżenie pasa drogowego na odległość 7m od okien budynku Nowy Świat 13 wprowadza istotną uciążliwość zarówno hałasu jak i pogorszenia jakości powietrza dla mieszkańców.** **2. Koliduje z planami "Współwłaścicieli" dotyczącymi rozbudowy placu zabaw i zwiększenia liczby miejsc postojowych dla samochodów mieszkańców. Aktualnie posiadamy 28 miejsc postojowych na 48 lokali, co nie spełnia standardów przyjętych w Lublinie dla zabudowy wielorodzinnej.** **3. Z w/w powodów zmaleje wartość rynkowa mieszkań w budynku nr 13.**						planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.2 (6.2)	31.05.2021	K_W_					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			4. Przewiduje się wycięcie 60 letnich lip i innej roślinności na posesji, które stanowią naturalną barierę dla hałasu i spalin z planowanej drogi.							2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.3 (6.3)	31.05.2021	W_-L_B_	**5. Przewidywany pas drogowy z 42 m szerokości przy wejściu do pasa kolejowego zmniejsza się do 23m w planie ul. Wojennej. Nie widzimy uzasadnienia dla poszerzenia pasa drogowego od ul. Nowy Świat do pasa kolejowego kosztem zwiększenia uciążliwości oddziaływania drogi, obniżenia standardów zamieszkania i likwidacji obecnej zieleni. W żaden sposób poszerzenie to nie zwiększy przepustowości drogi.** **6. Proponowane rozwiązanie wykazuje brak dogłębnej analizy warunków miejscowych oraz aroganckie naruszenie zasad etyki inżynierskiej poprzez przedmiotowe traktowanie współwłaścicieli Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 11 i 13.** **7. Przygotowany projekt planu zagospodarowania przestrzennego wywiera najbardziej uciążliwe skutki dla właścicieli budynku Nowy Świat nr 13, a pośrednio również i budynku Nowy Świat 11, gdyż to właśnie w tym miejscu projekt drogi najbardziej zbliży się do ściany budynku.** **8. Wnosimy o korektę Planu i ponowne przedłożenie go do uzgodnienia.**				—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.4 (6.4)	31.05.2021	B_S_					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.5 (6.5)	31.05.2021	K_M_					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.6 (6.6)	31.05.2021	L_P_					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.7 (6.7)	31.05.2021	B_L_					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
5.8 (6.8)	31.05.2021	D_A_					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.9 (6.9)	31.05.2021	D_A_					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.10 (6.10)	31.05.2021	M_G_ Lublin					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.11 (6.11)	31.05.2021	C_H_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.12 (6.12)	31.05.2021	C_K_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.13 (6.13)	31.05.2021	L_J_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.14 (6.14)	31.05.2021	K_W_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.15 (6.15)	31.05.2021	B_M_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.16 (6.16)	31.05.2021	S_J_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.17 (6.17)	31.05.2021	F_J_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.18 (6.18)	31.05.2021	M_R_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.19 (6.19)	31.05.2021	U_R_ Lublin					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.20 (6.20)	31.05.2021	C_A_ Lublin					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.21 (6.21)	31.05.2021	S_M_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
5.22 (6.22)	31.05.2021	G_I_ Lublin					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.23 (6.23)	31.05.2021	G_P_ Lublin					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.24 (6.24)	31.05.2021	S_R_ Lublin					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.25 (6.25)	31.05.2021	M_B_ Lublin					—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
5.26 (6.26)	31.05.2021	M_I_ Lublin					–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W ustaleniach dla drogi zbiorczej 1KDZ w pasie drogowym dopuszcza się realizację szpalerów drzew. Proponowane rozwiązanie poprzedzały wnikliwe analizy uwarunkowań, w tym w szczególności konieczność uwzględnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanego Dworca Metropolitalnego oraz wojskowej bocznicy kolejowej. Prace planistyczne poprzedzała faza zbierania wniosków do planu. Następnie projekt planu został pozytywnie uzgodniony z Miejską Komisją Urbanistyczno-Architektoniczną oraz podlegał trzykrotnym uzgodnieniom i opiniowaniu z instytucjami i organami uzgadniającymi i opiniującymi. Lokalizacja drogi zbiorczej wynika z potrzeb miasta, w tym zapewnienia odpowiedniego standardu zamieszkania i poruszania się po mieście na kierunku północ-południe. Projektowanie absolutnie nie jest prowadzone w zarzucanej w uwadze formie, prowadzone jest z poszanowaniem planów rozwoju miasta nakreślonych w Studium UiKZP m. Lublin uchwalonym w 2019r. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
6 (7)	31.05.2021	Rada Dzielnicy Dziesiąta Krupiński Marcin	Uchwała Nr 21/XV/2021 Rady Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie z dnia 31 maja 2021 r. **w sprawie zgłoszenia uwag Rady**	całość opracowania	całość opracowania	+	–	+	–	**Uwaga częściowo nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
		Przewodniczący Zarządu Dzielnicy Dziesiąta Kret Wojciech Wiceprzewodniczący Rady Dzielnicy Dziesiąta	**Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie do projektu miejscowego planu zagospodarowania dla rejonu Nowy Świat i Wojenna.** Na podstawie § 5 pkt. 8 lit. a, w związku z § 13 ust. 1 Statutu Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie stanowiącego załącznik do Uchwały nr 619/XXIX/2009 Rady Miasta Lublin z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie nadania statutu Dzielnicy Dziesiąta (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2020 r. poz. 2683, **uchwala się co następuje:** §1 1. Rada Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie zatwierdza uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ulic: Nowy Świat i Wojenna. 2. Wnioski Rady Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie, o których mowa w ust. 1 stanowią załącznik nr 1 do niniejszej uchwały. § 2 Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Dzielnicy. §3 Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia. Załącznik nr. 1 do uchwały nr 21/XV/2021 Rady dzielnicy Dziesiąta w Lublinie z dnia 31 maja 2021 r. **Uwagi Rady Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ulic: Nowy Świat i Wojenna.** Rada Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie w związku z trwającą procedurą sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania dla rejonu ulic: Nowy Świat i Wojenna, przedstawia następujące uwagi: 1. W związku z planowanym przebiegiem nowego połączenia drogowego (od Ronda Sportowców do skrzyżowania z ul. Nowy Świat i dalej przez ul. Wojenną do skrzyżowania z ul. Wyścigową - oznaczonego w projekcie planu jako tereny 1KDZ(U/KK), 1KK(KDZ), 1KDZ(KS),							rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty geometrii pasa drogowego. Przebieg i docelowa lokalizacja wojskowej bocznicy kolejowej zostały uzgodnione z zarządcą infrastruktury - Rejonowym Zarządem Infrastruktury w Lublinie Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Wojewódzkim Sztabem Wojskowym w Lublinie. Z uwagi na zabudowę mieszkaniową, która w oparciu o wydawane w ostatnim czasie decyzje o warunkach zabudowy oraz pozwolenia na budowę jest sukcesywnie realizowana poza granicami przedmiotowego planu po zachodniej stronie ulicy Wojennej oraz uwzględnienia odpowiedniej odległości od skrajnego toru zgodnie z przepisami odrębnymi wymogu – nie jest możliwe uwzględnienie uwagi. Plan miejscowy określa w szczególności przeznaczenie terenu, parametry zabudowy i zagospodarowania, czyli wskazuje możliwość realizacji określonych inwestycji, natomiast nie ustala organizacji ruchu, która regulowana jest przepisami odrębnymi. W odniesieniu do obszaru ZI-1 zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru zlokalizowanego w ramach terenu 1KK to zgodnie z ustaleniami planu obowiązuje m.in.: nakaz realizacji zieleni urządzonej w zwartej i wielowarstwowej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej), nakaz zachowania 70% terenu ZI-1 jako biologicznie czynnego, nakaz zachowania rzeźby terenu – zachowanie istniejącego nasypu, dopuszcza się realizację ciągów pieszych i dróg wewnętrznych, dopuszcza się lokalizację obiektów infrastruktury kolejowej, związanych z obsługą linii kolejowej. Zapis dla obszaru ZI-1 dopuszczający możliwość zmniejszenia obszaru zieleni izolacyjnej w przypadku udokumentowania dotrzymania standardów jakości środowiska, o których mowa w przepisach odrębnych (dla istniejących i projektowanych terenów mieszkaniowych i usługowych, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie terenów kolejowych) jest zapisem kompromisowym - właściciel terenu wnosił o całkowitą likwidację obszaru ZI-1 - stąd nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			1KDZ, 2KDZ), planowanego w klasie drogi zbiorczej (KDZ), Rada Dzielnicy Dziesiąta wnosi o: - obniżenie klasy przedmiotowego połączenia drogowego do klasy drogi lokalnej (KDL), - wyznaczenie w projekcie planu maksymalnej szerokości pasa drogowego ww. połączenia oraz wskazanie, iż projektowane połączenie powinno mieć jedną jezdnię z jednym pasem ruchu dla każdego kierunku, a dodatkowo ciągi komunikacyjne dla pieszych i rowerów, - zmiana przebiegu linii rozgraniczającej pomiędzy terenem oznaczonym jako 1KDZ a terenem oznaczonym jako 3MW/U, tj. ograniczenie szerokości terenu 1KDZ na rzecz powiększenia terenu 3MW/U, z jednoczesnym powiększeniem obszaru zieleni towarzyszącej ZT, - określenie w projekcie planu, iż planowane połączenie na odcinku od Ronda Sportowców do skrzyżowania z ul. Nowy Świat (tereny 1KDZ(U/KK), 1KK(KDZ), 1KDZ(KS), będzie dostępne wyłączenie dla pojazdów komunikacji zbiorowej oraz dla ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego, - korekta wskazanego w projekcie planu nowego przebiegu bocznicy kolejowej do jednostki wojskowej (tereny 1KK/KS, 1KDZ, 2KDZ), w ten sposób, aby jej przebieg został maksymalnie odsunięty od przylegającej zabudowy mieszkalnej, w związku z postulowanym wyżej ograniczeniem szerokości pasa drogowego nowego połączenia i ograniczeniem go do jednej jezdni z jednym pasem ruchu dla każdego kierunku. Uzasadnienie: Obszar dzielnicy Dziesiąta objęty opracowaniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest obszarem w większości zagospodarowanym i urządzonym, co wynika z uwarunkowań historycznych- rozwój dzielnicy został							W pozostałym zakresie dotyczącym korekty ustaleń w obszarze zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru ZI-1 zlokalizowanym w terenie 1KK – zapisy odnośnie wykorzystania terenu w sposób uciążliwy dla sąsiadującej zabudowy (składowanie materiałów budowlanych, odpadów itp.) zostaną skorygowane - sposób uwzględnienia uwagi będzie przedmiotem ponownych uzgodnień i ponownego wyłożenia do wglądu publicznego.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			zapoczątkowany w XIX wieku wraz z powstaniem linii kolejowej, omawiany obszar został włączony w granice miasta w 1915 r. W związku z tym, w znaczącej części obszar objęty projektem planu, jak również obszary przylegające są zagospodarowane zwartą zabudową mieszkalną, zarówno indywidualną, jak również wielorodzinną. Zabudowa ta sąsiaduje bezpośrednio zarówno z planowanym przebiegiem połączenia Ronda Sportowców do ul. Nowy Świat, jak też istniejącą ul. Wojenną. W przypadku ul. Wojennej należy zauważyć, że obok istniejącej od lat zabudowy, obecnie powstają nowe inwestycje w formie zabudowy wielorodzinnej. Powoduje to, że na całej długości ul. Wojennej występują (i powstają kolejne) liczne zjazdy z posesji oraz skrzyżowania z innymi ulicami. Dodatkowo od strony wschodniej, ul. Wojenna posiada w części zabudowę pierzejową, oddzieloną od krawędzi jezdni około 2 metrowym chodnikiem. W związku ze wskazanymi wyżej uwarunkowaniami, w ocenie samorządu dzielnicy nie do przyjęcia jest planowanie w ciągu ulic: Stadionowa- Wojenna arterii komunikacyjnej, która wprowadzi w środek zwartej zabudowy mieszkalnej intensywny ruch samochodowy. Wdrożenie takiego rozwiązania spowoduje nadmierną uciążliwość dla osób zamieszkujących w sąsiedztwie. Jednocześnie rozumiejąc, iż niezbędna jest poprawa obsługi komunikacyjnej powstającego nowego centrum komunikacyjnego w rejonie Dworca Głównego PKP, jak również zapewnienie dodatkowej możliwości przeprawienia się przez obszary kolejowe (tory) dla pieszych i rowerzystów, samorząd dzielnicy uznaje za zasadne zaplanowanie nowego połączenia w ciągu ulic Stadionowej i Wojennej, ale ograniczonego do zapewnienia obsługi powstającego centrum komunikacyjnego						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			przez pojazdy transportu publicznego oraz dla obsługi ruchu pieszego i rowerowego. Natomiast istniejąca ul. Wojenna, poza wskazanym wyżej przeznaczeniem dla obsługi transportu publicznego oraz komunikacji pieszej i rowerowej, powinna pełnić funkcję drogi lokalnej dla obsługi mieszkańców dzielnicy. Z powyższego wynika wnioskowane przez samorząd dzielnicy obniżenie klasy planowanej drogi, jak również określenie w planie szerokości pasa drogowego, który pozwoli na realizację wyłącznie ulicy o jednej jezdni, po jednym pasie ruchu w każdą stronę. 2. W związku z planowanym wyznaczeniem obszaru zieleni izolacyjnej (ZI-1) pomiędzy terenami kolejowymi (tereny 1KK) a zabudową mieszkalną (tereny 1MW(U)) oraz usługową (tereny 1U), Rada Dzielnicy Dziesiąta wnosi o: - wprowadzenie w części opisowej projektu planu zapisów w szczegółowy sposób regulujących sposób kształtowania i zagospodarowanie terenów zieleni izolacyjnej (nasadzenia zieleni, wyznaczenie ciągów komunikacyjnych pieszych i rowerowych) oraz zakazujących wykorzystania w sposób uciążliwy dla sąsiadującej zabudowy (składowanie materiałów budowlanych, odpadów itp.), - usunięcie w załączniku graficznym projektu planu zapisu umożliwiającego zmniejszenie szerokości obszaru zieleni izolacyjnej od 7 do 14 metrów. Uzasadnienie: Pas zieleni izolacyjnej jest istotnym elementem zagospodarowania przestrzeni oddzielającym zabudowę mieszkalną od terenów o charakterze przemysłowym, czy też komunikacyjnym (tory kolejowe), które charakteryzują się dużą uciążliwością dla otoczenia. W ocenie samorządu dzielnicy, brak w projekcie planu szczegółowych zapisów dotyczących sposobu kształtowania							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			i zagospodarowania planowanego obszaru zieleni izolacyjnej, przede wszystkim zróżnicowaną i wielowarstwową zielenią oraz ewentualnie ciągami komunikacyjnymi dla pieszych i rowerzystów, może powodować, iż obszar ten w praktyce nie zostanie zagospodarowany w przewidziany sposób lub też będzie wykorzystywany w odmienny sposób, niezgodny z jego przeznaczeniem. Dodatkowo jako niezasadną należy uznać możliwość ograniczenia szerokości obszaru zieleni izolacyjnej, szczególnie na wysokości zabudowy mieszkalnej.							
7 (9)	31.05.2021	P_S_ Lublin	1. Wyłączenie z użytkowania na bliżej nieznany czas budowy numerowanych, prywatnych miejsc parkingowych obszaru 1KDZ(KS). Ograniczy to prawo mieszkańców do korzystania z ich własności (prawo potwierdzone notarialnie) oraz spowoduje wyłączenie co najmniej 1/3 dostępnej przestrzeni parkingowej bez możliwości zapewnienia miejsc alternatywnych, a w konsekwencji paraliż osiedla (do końca czerwca 2021 nastąpi ograniczenie dostępu do osiedla po uruchomieniu bramy ze zdalnym otwieraniem). 2. Prace ziemne mogą niekorzystanie wpłynąć na strukturę głównie budynku wielorodzinnego 5K (osłabienie konstrukcji, niekontrolowane osiadanie w gruncie, wibracje przenoszone na konstrukcję, pękanie ścian, itp.). 3. Niekorzystny wpływ inwestycji na mieszkańców (hałas dobiegający z wylotu tunelu; zwiększenie ilości spalin i pyłów). 4. Dla §3 P.1 PP.15 należy określić brak możliwości składowania i przeładunku kruszywa/tłucznia poprzez wyłączenie tego typu działalności w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy wielorodzinnej na obszarze zieleni izolacyjnej ZI-1. W celu spełnienia skutecznych funkcji powstania ZI-1 preferowaną zielenią jest forma wysoka i średnia na co najmniej 2/3 odległości od	dz. nr 2/148 i 2/153 (ark. 5, obr. 10 - Dziesiąta Stara)	1KDZ(KS), 1MW(U), 1KK/KS, 1KDW	+	–	+	–	**Uwaga częściowo nieuwzględniona** Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Plan miejscowy określa w szczególności przeznaczenie terenu, parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, czyli dopuszcza możliwość realizacji określonych inwestycji. Natomiast nie ustala szczegółów realizacyjnych właściwych dla projektu budowlanego czy projektów technicznych, nie reguluje też zasad wykonywania robót budowlanych, które winny być prowadzone zgodnie ze sztuka budowlaną i przepisami odrębnymi. Działka nr 2/148 w części przeznaczona została w projekcie planu pod 1KDZ(KS), czyli teren dróg publicznych – ulicę zbiorczą z dopuszczeniem terenów parkingów, gdzie przewiduje się realizację ulicy w tunelu, natomiast parking na płycie nad tunelem. Inwestor realizujący zabudowę mieszkaniową w przedmiotowym obszarze, na etapie ubiegania się o decyzję lokalizacyjną uzyskał informację odnośnie planowanego przebiegu drogi zbiorczej na własnym terenie i uwzględnił ją w projekcie zagospodarowania terenu sytuując zabudowę mieszkalną poza planowanym docelowo pasem drogi zbiorczej. Prawo do realizacji wskazanego zagospodarowania, tj. drogi zbiorczej w tunelu wraz niezbędną infrastrukturą wpisane zostało do księgi wieczystej nieruchomości w 2018r. Zatem zarówno użytkownicy miejsc postojowych, jak i właściciele mieszkań w wielorodzinnym bloku mieszkalnym zrealizowanym w obrębie w/w nieruchomości

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			granicy działki. 5. Dla §16 P.12. Podwyższenie wartości nieruchomości jest bezzasadne. 6. Dla §21 P.9. D) ZI-1 stanowić powinien w 100% powierzchnię biologicznie czynną. 7. Dla §21 P.9. E) określenie „zachowanie istniejącego nasypu” może sugerować nasyp przeładunkowy kruszywa obecny faktycznie w dniu dzisiejszym na obszarze 1KK i 2KK, a którego obecność jest niezgodna z wymaganiami definicji ZI-1 w §3 P.1 PP.15							świadomie wybrali określoną lokalizację. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. W projekcie planu w §16 ust.12 wskazano jednorazową opłatę z tytułu wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą (potocznie zwana opłatą planistyczną). Opłata ta unormowana została w art 36, ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Możliwość jej poboru występuje tylko przy jednoczesnym spełnieniu określonych warunków: - wprowadzenie nowego (lub zmiana istniejącego) planu miejscowego spowodowało wzrost wartości nieruchomości, - właściciel lub użytkownik wieczysty zbywa tę nieruchomość, - zbycie nieruchomości następuje w okresie 5 lat od wejścia planu w życie, - wysokość opłaty nie może być wyższa niż 30% wzrostu wartości nieruchomości. Opłata ta jest dochodem własnym gminy. W przypadku braku któregokolwiek z wymaganych elementów opłata planistyczna nie jest naliczana. Opłata dla terenu 1KDZ(KS) została określona na poziomie 1% - stąd nie jest możliwe uwzględnienie uwagi. W odniesieniu do obszaru ZI-1 zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru zlokalizowanego w ramach terenu 1KK to zgodnie z ustaleniami planu obowiązuje m.in.: nakaz realizacji zieleni urządzonej w zwartej i wielowarstwowej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej), nakaz zachowania 70% terenu ZI-1 jako biologicznie czynnego, dopuszcza się realizację ciągów pieszych i dróg wewnętrznych, dopuszcza się lokalizację obiektów infrastruktury kolejowej, związanych z obsługą linii kolejowej. Zapis dla obszaru ZI-1 wskazujący zachowanie 70% terenu jako biologicznie czynnego jest zapisem kompromisowym - właściciel terenu wnosił o całkowitą likwidację obszaru ZI-1 - stąd nie jest możliwe uwzględnienie uwagi. W pozostałym zakresie dotyczącym korekty ustaleń w obszarze zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru ZI-1 zlokalizowanym w terenie 1KK – zapisy odnośnie wykorzystania terenu w sposób uciążliwy dla sąsiadującej zabudowy (składowanie i przeładunek kruszywa/tłucznia) oraz dotyczące „nakazu zachowania rzeźby terenu – zachowanie istniejącego nasypu” zostaną skorygowane - sposób uwzględnienia uwagi będzie przedmiotem ponownych uzgodnień i ponownego wyłożenia do wglądu publicznego.

II wyłożenie do wglądu publicznego w dniach **od 8 grudnia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.** (termin składania uwag - **do 18 stycznia 2022 r.**).

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**
8 (1)	14.01.2022	J_A_ Lublin	1. W przypadku Korekty MPZP dla Kampusu Politechniki Lubelskiej proponuję – tak jak pokazałem na tutaj dołączonym Załączniku będącym częścią argumentacji przesłanej w dniu 14.01.2022 r. Panu Prezydentowi Krzysztofowi Żukowi – aby powiększona została odpowiednia część powierzchni terenu przeznaczonej na parkingi, natomiast uszczuplona z tego powodu odpowiednia część powierzchni terenu dla zabudowy kubaturowej została skompensowana dodatkową powierzchnią terenu – być może nawet poza granice ESOCH. 2. Natomiast w przypadku Korekty MPZP dla Rejonu ul. Wojennej z bardzo poważnych powodów, które bardzo prawdopodobnie uniemożliwiają uzyskanie połączenia ul. Wojennej z ul. Stadionową, nie jest uzasadnionym wywoływanie emocji okolicznych mieszkańców, którzy są szczególnie zaniepokojeni taką korektą. Ponadto wskazane jest uświadomienie mieszkańcom Kośminka oraz ich rzecznikom, że uzyskanie dla nich jak najlepszej dostępności ZKA bardziej korzystnym dla nich będzie powstanie wiaduktu w pobliżu Tp-marketu niż wiaduktu dla prostego odcinka arterii łączącej ul. T. Zana z ul. Smoluchowskiego. Załącznik: W mijającym półroczu wystąpiło dość dużo zmian w uwarunkowaniach, które mogą w znaczącym stopniu zadecydować o dalszym urbanistycznym rozwoju Lublina. Dzięki temu mam nadzieję, że dokona Pan bardziej wnikliwej i bardziej obiektywnej oceny dotyczącej dalszego rozwoju układu transportowego naszego miasta i dzięki takiej bardziej wnikliwej ocenie będzie Pan bardziej skłonny do przyznania słuszności moim nawet	Obszar opracowania – rejon ulic: Nowy Świat, Wojenna - uwaga w części dotyczy obszarów zlokalizowanych poza granicami przedmiotowego projektu planu	1KDZ, 2KDZ, 1KDZ(KS), 1KK(KDZ), 1KDZ(U/KK)		—		—	**Uwaga nieuwzględniona** Wniesiona do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna uwaga zawiera wiele aspektów dotyczących rozwiązań i przekształceń układu drogowego dotyczącego całego miasta. Wniesione uwagi dotyczą problematyki w zakresie rozwoju i rozwiązań miejskiego układu drogowego dotyczących opracowań związanych ze strategią rozwoju miasta oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta. Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Układ drogowy jest jednym z elementów wpływających na politykę przestrzenną rozwoju miasta zapewniającą zrównoważony ład przestrzenny uwzględniający między innymi walory architektoniczne, krajobrazowe, wymagania ochrony środowiska, dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury współczesnej. Przyjęcie w projekcie planu rozwiązania nowego bezkolizyjnego powiązania komunikacyjnego na kierunku od ul. Nowy Świat do ulicy Stadionowej w formie tunelu pod torami wynika z konieczności zachowania spójności z ustaleniami zapisanymi w dokumentach planistycznych obowiązujących w bezpośrednim sąsiedztwie procedowanego planu. Przyjęte rozwiązanie wynika z analizy warunków terenowych oraz wymagań technicznych, którym winny odpowiadać inwestycje drogowe. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			tylko kilku ostatnim argumentacjom przesłanym do lubelskiego „Ratusza”. Także konsultacje z mieszkańcami, dotyczące opracowywanych obecnie zmian MPZP dla rejonów ul. Wapiennej oraz ul. Wojennej, które odbyły się w dniach 20 i 21 grudnia 2021 r., stały się okazją dla jak najszybszego dokonania w/w bardziej wnikliwych ocen moich wcześniejszych argumentacji. Niżej na str. 2 i 3 zamieszczony jest skrót uzasadnienia moich sugestii dotyczących tych korekt projektów MPZP, który ujęty w urzędowym formularzu, dla którego składania do Wydz. Planowania UM wyznaczony został termin 18 stycznia 2022 r. Stąd niżej zamieszczona argumentacja jest załącznikiem rozszerzającym treść zamieszczoną w/w urzędowym formularzu. Załącznik do zamieszczonej w formularzu treści uwag do projektu Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) rejonów ul. Wapiennej i ul. Wojennej. 1. W przypadku rejonu ul. Wojennej – pomimo tego, że dotąd nie uzyskałem odpowiedzi, która obalałaby słuszność mojej wielokrotnie uzupełnianej argumentacji(m. in. z 10.05.2018 r., 23.02.2021 r. 7.05.2021r. I 26.05.2021 r.), że tworzenie takiej nadmiernie czytelnej dla kierowców arterii średnicowej, która łączyłaby ul. Kunickiego z rejonem u zbiegu ul. Głębokiej z al. Kraśnicką spowodowałaby jeszcze większe – niż obecnie występujące – nadmiernie duże zakorkowanie skrzyżowania ul. Narutowicza / Nadbystrzycka z ul. Głęboką, możliwe jest jednak pogodzenie się z kontynuowaniem dalszych planistycznych prac nad tym MPZP. Takie pogodzenie się nie jest jednak wskazane, gdyż takie planistyczne prace są źródłem niepotrzebnych emocji mieszkańców rejonu przylegającego do ul. Wojennej – m.in. ul. Leśnej i Pięknej. Przykłady takich emocji wyrażone zostały podczas dyskusji po w/w							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			otwartej prezentacji korekty MPZP w Ratuszu w dniu 21.12.2021r. Ponadto opis innych negatywnych skutków utworzenia takiej średnicowej arterii przebiegającej po trasie ul. Wojennej zamieszczam niżej w punkcie 7. 2. Natomiast w przypadku w/w prezentacji korekty MPZP dla kampusu Politechniki w rejonie u zbiegu ul. Nadbystrzyckiej z ul. Wapienną w nawiązaniu do tego zaprezentowanego w dniu 20.12.2021 r., który pokazany jest na dołączonym tutaj Rys. 1., proponuję – tak jak pokazałem to na Rys. 2.- aby zachodnia część obszaru, która przylega do zachodniej granicy tego MPZP i która w tym planie przewidywana jest dla zabawy kubaturowej, przeznaczona została na dodatkowe parkingi. Natomiast spowodowane przez to zmniejszenie powierzchni obszaru przeznaczonego pod zabudowę kubaturową może być skompensowane przesunięciem południowo wschodniej granicy tego obszaru dla zabudowy kubaturowej – czyli poza podziemną trasę uzbrojenia podziemnego a być może nawet poza zaznaczoną tam granicę ESOCH tj. granicę terenu chronionego ze względów ekologicznych. Dostrzegam to, że z powodu tych „ekologicznych” ograniczeń i tego uzbrojenia podziemnego wykorzystanie tego przyrostu powierzchni dla przyszłej budowy obiektów naukowo dydaktycznych Politechniki będzie wymagało dodatkowego wysiłku od projektantów tych obiektów. Jednak skoro ograniczenia wynikające z wymogów ESOCH nie stanowią przeszkody dla planowania budowy stadionu żużlowego, to można oczekiwać, że możliwe będzie niewspółmiernie mniejsze (powierzchniowo) uszczuplenie tego obszaru ESOCH dla potrzeb naukowo dydaktycznych Politechniki oraz uzyskania dostatecznie racjonalnego niżej opisanego układu transportowego Lublina. Natomiast pokonanie takich w/w utrudnień przez projektantów obiektów Politechniki							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			pozwoliłoby na przyjęcie rozwiązania „awaryjnego” (zastępczego) w przypadku gdyby w bliżej nieokreślonej przyszłości (może nawet nieodległej) okazało się, że brak jest innych możliwości dla uzyskania jak najbardziej czytelnej arterii łączącej ul. Tomasza Zana z ul. Lubelskiego Lipca 80 oraz dalej z Al. Unii Lubelskiej i koniecznym okazało się skorzystanie z możliwości utworzenia arterii przebiegającej przez przedłużoną w kierunku Bystrzycy ul. Cukrowniczą do w/w już istniejącego północnego odcinka ul. L. Lipca 80 – tak jak pokazane to jest na dołączonym tutaj Rys.3. O konieczności posiadania możliwości skorzystania z takiego rozwiązania „awaryjnego” mogą świadczyć między innymi także wymagania mieszkańców posesji przylegających do planowanego przedłużenia ul. Lub. Lipca 80, które opisane są w Dzienniku Wschodnim z 12.01.2022 na str.4. Możliwe byłoby więc uzyskanie takiej znacznie bardziej czytelnej arterii, która łączyła by się z przedłużoną ul. Lub. Lipca 80 nie w punkcie B, lecz w punkcie (C’) położonym w nawet jeszcze bliższej odległości od punktu A niż punkt C, przy czym uzyskanie takiego celu nie wymagałoby wykupienia ani jednej obecnie zabudowanej prywatnej posiadłości należącej do tego „Rejonu Wapienna”, niż w przypadku podobnej – urzędowo planowanej – arterii poprowadzonej przez punkt B. Jednak – tak jak pokazane to jest na Rys. 3 – dzięki temu że zabudowania znajdujące się w samym północno wschodnim narożniku tego Rejonu są wyjątkowo zdegradowane wskazanym byłoby jednak wykupienie tej posiadłości. Tak jak pisałem o tym już wielokrotnie w w/w argumentacjach przekazanych do lubelskiego Ratusza (przy czym dostrzegałem wówczas także konieczność wyburzenia w BARDZIEJ odległej przyszłości przy ul. Nowy Świat mieszkań jednej klatki schodowej jednopiętrowego budynku przylegającego o takiej arterii od strony wschodniej do							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wynikającego stąd przebiegu wiaduktowego przekraczania trasy kolejowej), takie połączenie byłoby dodatkowym niemożliwym do zastąpienia sposobem dla uzyskania jak najbardziej skutecznego zachęcania znaczącej ilości kierowców do tego, aby rezygnowali z korzystania z w/w zakorkowanego skrzyżowania ul. Głębokiej z ul. Narutowicza i nadjeżdżając (a także w kierunku odwrotnym) z rejonu ul. T. Zana wybierali trasę przez punkt „C” lub C’ jeszcze bardziej zbliżony do punktu A, gdyż dla takiej zachęty punkt B byłby znacznie mniej skuteczny. Podobną przewagę mają punkty C i C’ w porównaniu z punktem B w przypadku celowości uzyskania jak największej czytelności arterii łączącej rejon ul. Zemborzyckiej z Al. Unii Lubelskiej dla dostatecznie skutecznego nakłonienia znaczącej ilości kierowców do rezygnacji z korzystania z ul. Kunickiego i w zamian za to do skorzystania z ul. Lubelskiego Lipca 80. 3. Ten w/w odcinek arterii T. Zana – Lubelskiego Lipca 80 przebiegający przez odcinek ul. Cukrowniczej przedłużonej w kierunku Bystrzycy, na Rys. 3. pokazany jest z uwzględnieniem podziału jego realizacji na dwa etapy. W pierwszym etapie wykonano by CAŁKOWITĄ północno wschodnią jezdnię, której południowo zachodni krawężnik pokazany jest linią ciągłą, natomiast drugi krawężnik tej jezdni pokazany jest linią kropkowaną. Natomiast południowo zachodnia jezdnia w tym pierwszym również posiadałaby własny most na Bystrzycy, przy czym jej brak na odcinku boisk treningowych oraz w sąsiedztwie w/w narożnika prywatnych posiadłości wprowadzałaby swoje pasy ruchu na południowo-zachodni pas ruchu jezdni północno-wschodniej, czyli na tych krótkich odcinkach dwupasmowej jezdni północno-wschodniej, odbywałby się ruch dwukierunkowy. Stąd na rysunku tym						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wykazano, że nawet w przypadku pozostawienia dla bardziej odległej przyszłości rezerwowego pasa drogowego obecnie zajmowanego przez odcinek ul. Wapiennej, który przylega do ul. Nadbystrzyckiej, taka północno wschodnia jezdnia wykonana w pierwszym etapie NIE WYMAGAŁABY WYKUPU w/w posesji, która znajduje się w północno wschodnim narożniku w/w obszaru „Wapienna”, natomiast już realizacja tego etapu pozwoliłaby w radykalnym stopniu ograniczyć obecne zakorkowanie ul. Narutowicza oraz w/w jej skrzyżowanie z ul. Głęboką. Natomiast możliwa do wykonania w drugim etapie realizacji tej arterii T. Zana – Lub. Lipca 80, pozostałe w/w dwa krótkie odcinki jezdni wymagałyby już jednak, aby na przedłużeniu ul. Cukrowniczej uzupełniony został pas drogowy takiej arterii kosztem boisk treningowych, dla których skompensowanie takiej utraty powierzchni mogłoby być uzyskane przez poszerzenie o jakieś kilkanaście metrów w południowo – zachodnim kierunku – tj. wykorzystując wolny pas terenu oddzielający te boiska od obszaru zabudowy jednorodzinnej powszechnie nazywanym, „Rejonem ul. Dzierżawnej”. Natomiast na odcinku około 60 metrów tej drugiej jezdni na styku z w/w północno wschodnim narożnikiem „Rejonu ul. Wapiennej”, dla uniknięcia tego tymczasowego „wąskiego gardła”, koniecznym byłoby jednak wykupienie w/w narożnych JEDNEJ (ewentualnie DWÓCH) posesji należących do tego Rejonu – których to posesji obecna zabudowa jest jednak bardzo zdegradowana i wartość tej posesji wynika tylko z wartości działki. 4. Natomiast NAJBARDZIEJ RACJONALNYM – niż wersja opisana wyżej w punktach 2 i 3 oraz wersja niżej opisana w punkcie 5 – byłoby wykonanie arterii łączącej ul. Tomasza Zana z ul. Lubelskiego Lipca 80 jako łączącej punkty E C F linią PROSTĄ. Wersję taką proponowałem już wcześniej w							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			mojej argumentacji przekazanej do Ratusza w dniu 30.11.2018 r. W takim przypadku granice boisk treningowych nie wymagałyby już żadnej korekty. Jednak pojawiłaby się konieczność wykupu dodatkowych 8 lub 10 posesji – czyli nieco większej ilości niż byłoby to wymagane w przypadku NIECO SLALOMOWATEGO kształtu, który opisany jest niżej w punkcie 5. 5. Również więc taka nieco slalomowata wersja byłaby bardziej BARDZIEJ RACJONALNĄ niż wersja opisana wyżej w punktach 2 i 3. Na dołączonym tutaj Rys. 3 wyeksponowana jest ona bardziej niż możliwość wymieniona w p. 4. Obie te arterie byłyby poprowadzone między boiskami treningowymi i zabudowaniami domów jednorodzinnych w Rejonie ul. Dzierżawnej. W wersji tej mniej optymalne (niż w wersji wg p.4) byłyby występujące na niej łuki arterii – także łącznie z odcinkiem wprowadzającym tę arterię na realizowaną w znacznie BARDZIEJ ODLEGŁEJ przyszłości na wiadukt (a nie tunel) poprowadzony nad torami kolejowymi. Uniknięto by więc też oddzielania taką arterią boisk treningowych od stadionu „Arena Lublin”, co opisane jest wyżej w p. 2 i 3. W pierwszym zdaniu niniejszego tekstu zawarte są słowa „BARDZIEJ WNIKLIWA OCENA”. Niniejsza argumentacja pozwala na taką bardziej wnikliwą ocenę między innymi dzięki temu, że na Rys.3 BARDZIEJ SZCZEGÓŁOWO POKAZANY JEST układ uliczek z zabudowaniami jednorodzinnymi w Rejonie ul. Wapiennej i Rejonie ul. Dzierżawnej i wynikające stąd GRANICE TYCH REJONÓW – czego nie pokazałem w moich w/w wcześniejszych argumentacjach. Mając na uwadze granice tych rejonów, trzeba zgodzić się z tym, że ta SLALOMOWATA wersja przebiegu odcinka od ul. Nadbystrzyckiej do ul. Lubelskiego Lipca 80 omijałaby w/w zabudowania jednorodzinne za wyjątkiem koniecznych do wykupu tylko trzech lub pięciu							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			posesji w południowo zachodnim narożniku Rejonu Wapiennej oraz północno wschodnim narożniku Rejonu ul. Dzierżawnej. Stąd arteria taka nie powinna być kojarzona z zupełną likwidacją tych w/w zabudowań „Wapienna” i „Dzierżawna”, co mogło wystąpić podczas zapoznawania się z moimi w/w wcześniejszymi argumentacjami. Podczas w/w prezentacji i werbalnych sporów w dniu 20.12.2021 r. jeden z mieszkańców Rejonu ul. Wapiennej zapewniał, że w tym całym rejonie „Wapienna” mieszka aż około 600 mieszkańców, więc w/w trzy lub pięć posesji to niewielki margines w porównaniu z tym całym rejonem. 6. Nie mniej trzeba jednak przyznać, że podobnie jak w przypadku przekraczania Bystrzycy przez obecnie urzędowo proponowane prostoliniowe połączenie ul. Tomasza Zana z ul. Smoluchowskiego – omijające zabytkowy zapewne Lawendowy Dworek – w nadmiernie dużym stopniu nie spełnia warunku zachowania prostopadłości osi mostów z osią POWODZIOWEGO nurtu rzeki, tak również problem celowości zbliżenia się do tej prostopadłości dotyczy- bardziej racjonalnych w mojej ocenie – rozwiązań tras wg p-ktu 4 i 5 – czyli wymagających korekty przebiegu ul. Cukrowniczej lub prostoliniowej wersji wymienionej w p-cie 4, które pokazane są na Rys.3. Jednak przypadek mostów w osi Al. Unii Lubelskiej może być dowodem na to, że w przypadku takiej dostatecznie małej rzeki jaką jest nasza Bystrzyca, możliwe jest pogodzenie się z tym, że osie tych mostów w jeszcze większym stopniu mogą odbiegać od prostopadłości. 7. Oprócz wady ŚREDNICOWOŚCI arterii łączącej ul. Głęboką z ul. Kunickiego z wykorzystaniem ul. Wyścigowej, celowe jest jeszcze wykazanie kilku innych wad takiego						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			rozwiązania. Po pierwsze arteria taka przecina pęk torów PKP z wykorzystaniem tunelu, który – tak jak pokazane to jest na dołączonym tutaj Rys. 4 – jest wyjątkowo długi i nie tylko bardzo małe jest prawdopodobieństwo zdobycia źródła finansowania jego budowy – więc bardzo wątpliwego uzyskania tego tunelu, ale także znając już kłopoty związane z eksploatacją znacznie krótszego tunelu w osi ul. Kunickiego spowodowane dość niekorzystnymi warunkami hydrogeologicznymi, z tych samych powodów bardzo duże byłoby prawdopodobieństwo znacznie większych kłopotów eksploatacyjnych dla tego proponowanego wielokrotnie dłuższego tunelu. Dostrzegam to, że znacząca jest ilość mieszkańców Lublina, których cechuje awersja do zastępowania takich tuneli wiaduktami. Również byłem przeciwnikiem np. rozwiązania z przeniesieniem na ESTAKADĘ obecnej bocznicy kolejowej od rejonu ul. Wrotkowskiej w kierunku ul. Zemborzyckiej do centrum paliwowego. Ten mój sprzeciw opisałem w argumentacji przesłanej do Ratusza przy okazji podważania racjonalności tworzenia takiej estakady, gdy do jej budowy zmierzało już przegłosowanie uchwały Rady Miasta dotyczące (błędnej jednak) celowości skorygowania MPZP dla rejonu ul. Wrotkowskiej. Pomimo tego jednak jestem przekonany, że wiadukt w przypadku połączenia przedłużenia ul. T. Zana do ul. Wyścigowej i ul. Smoluchowskiego jest bardziej racjonalny także pod względem estetycznym, eksploatacyjnym i higienicznym (i przede wszystkim inwestycyjnym) – i jest znacznie lepszym rozwiązaniem niż tunel. Inną negatywną cechą takiego tunelu dla przedłużenia ul. Wojennej jest konieczność utworzenia dla niego dość długiego wjazdu – o dostatecznie małym spadku (podłużnym nachyleniu)- przecinającego się z ul. Nowy Świat, więc dla takiego wlotu do tunelu utworzona byłaby dodatkowa prawie „RZEKA”.						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			Przed ponad 10 laty słynne było hasło: „nie uprawiajmy polityki lecz budujmy mosty”. Okazało się jednak, że na odcinku od Skansenu do Dąbrowicy zbudowany został tylko most w osi ul Głównej, natomiast ten teren o długości kilku kilometrów właśnie został przedzielony prawie „RZEKĄ”, którą jest ta arteria o wysokich ścianach oporowych, która byłaby bardziej odpowiednia dla autostrady w rejonach dostatecznie oddalonych od terenów zurbanizowanych. Natomiast w przypadku tak bliskiego sąsiedztwa przedłużenia ul. Wojennej i centrum z PKP oraz ZKA z intensywnymi ciągami pieszymi taka nawet znacznie krótsza „rzeczka”, jednak z dość wysokimi jednak ścianami oporowymi tym bardziej nie byłaby wskazana. Dodatkową niekorzystną okolicznością dla takiego przedłużenia ul. Wojennej są dość duże jednak trudności w uzyskaniu dostatecznie szerokiego pasa drogowego, w którym koniecznym byłoby pogodzenie tej czteropasmowej arterii z planowaną do przełożenia kolejową bocznicą wojskową. Pomimo tego, że można spodziewać się w nieodległej przyszłości znacznie bardziej imponujących podobnych obiektów wojskowych np. być może że w rejonie Zemborzyc, to jednak nie można będzie oczekiwać tego, że ta bocznica obok ul. Wojennej służąca celom wojskowym przestanie istnieć i w przypadku jej przedkładania wymagana będzie od niej nośność, która nie będzie niższa niż 80 ton na odcinek 6-osiowej jednak stosunkowo krótkiej platformy – czyli tak jak dla elektrycznych 80-cio tonowych lokomotyw starszego typu EU oraz ET. Nie bez powodu obecnie produkowane takie lokomotywy są dwuczłonowe + gdyż także dla rozłożenia ich ciężaru na dłuższy odcinek torowiska. Stąd dla takiej bocznicy poprowadzonej nad ścianą oporową planowanej tam w/w wjazdowej do tego tunelu „rzeczki” wystąpiłyby wyjątkowo niekorzystne						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wymagania. Skoro tak poważne są powody, które mogą zupełnie przekreślić możliwość uzyskania jakiegokolwiek połączenia ul. Wojennej z ul. Stadionową, to może jednak rzecznicy interesów mieszkańców Kośminka zgodzą się z tym, że dla tych mieszkańców bardziej atrakcyjny będzie dostęp do ZKA dzięki korzystaniu z wiaduktu w jednej z wersji opisanych wyżej w punktach 2, 3, 4 i 5 niż w przypadku korzystania z bardziej odległej trasy która prostoliniowo łączyłaby ul. Smoluchowskiego z ul. T. Zana. 8. Podsumowanie 8.1. Tak jak podsumowane to jest szerzej niżej w punkcie 8.8, PRZYCZYNĄ PONOSZENIA szczególnie dużych kosztów wielu inwestycji drogowych – jak np. w Warszawie dla tunelu Wisłostrady oraz ostatnio oddany ponad 2-kilometrowy tunel dla A-2 pod Ursynowem – był brak wcześniejszego dostrzegania KONIECZNOŚCI takiego kształtowania układu transportowego dowolnego miasta o odpowiedniej wielkości, aby pomimo presji konieczności wyboru takich inwestycji na zasadzie „gaszenia pożaru”, pamiętano o kierowcach, którzy – chcieliby solidarnie zrezygnować z przejazdu przez jego ścisłe centrum – nie byli oni jednak zmuszani do korzystania z NADMIERNIE ODLEGŁEJ obwodnicy przebiegającej przez peryferie tego miasta, lecz aby mieli możliwość ominięcia tego centrum przez skorzystanie z dostatecznie blisko przebiegającej równoległej arterii jednak wybrzuszonej w kierunku tych obrzeży. Przecież już przed ponad rokiem w lubelskiej prasie zamieszczona była wypowiedź jednego z radnych, w której sugerowano celowość rozważań nad budową tunelu (podobnego do w/w „RZECZKI”) dla trasy Głęboka – Muzyczna pod trasą Nadbystrzycka – Narutowicza. Ponadto pomimo odpowiedniego dopasowania do obecnie występującego strumienia samochodów (dużej jednak)						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			drożności FRAGMENTU (tylko!!) obwodnicy śródmiejskiej tworzonej przez ul. Krańcową, Wrotkowską, Al. JPII, Armii Krajowej i ul. Mazowieckiego, od początku funkcjonowania tego odcinka do chwili obecnej nie udało się uzyskać zauważalnego ograniczenia zakorkowania ul. Głębokiej, północnego odcinka ul. Nadbystrzyckiej i południowego odcinka ul. Narutowicza. 8.2. Nawet pracownicy Wydziału Planowania UM podczas prezentacji i udzielania odpowiedzi na pytania w dniu 21.12.2012 r. wielokrotnie to podkreślali, że budowa długiego TUNELU (!!!) dla ul. Wojennej pod NAJSZERSZYM w tym rejonie pękiem torów kolejowych- to BYŁABY bardzo odległa przyszłość. Natomiast w mojej ocenie spodziewane za rok lub dwa lata uruchomienie nowego dworca Zamiejscowej Komunikacji Autobusowej (ZKA) tuż obok dworca PKP nie tylko pozwoli znacznie szybciej dostatecznie powszechnie dostrzec słuszność rezygnacji z tworzenia takiej ŚREDNICOWEJ arterii z udziałem ul. Głębokiej, Wojennej i Kunickiego, ale także pozwoli na dostatecznie powszechne dostrzeganie konieczności jak najszybszego uzyskania odciążenia skrzyżowania ul. Głębokiej z ul. Narutowicza przez przynajmniej jedną jezdnię szerszej w przyszłości dwujezdniowej arterii łączącej ul. Tomasza Zana z północnym odcinkiem ul. Lubelskiego Lipca 80 dla uzyskania dostatecznie czytelnego dla kierowców ODCINKA ŚRÓDMIEJSKIEJ OBWODNICY – tj. od ul. T. Zana do al. Unii Lubelskiej przez północny odcinek ul. Lub. Lipca 80. Arteria taka byłaby niewspółmiernie bardziej skuteczna dla ograniczenia strumieni samochodów w centrum Lublina niż odcinek obwodnicy tworzony przez Al. Unii Lubelskiej, ul. Lubelskiego Lipca 80 (łącznie z tym obecnie jeszcze brakującym odcinkiem) i Al. Jana Pawła II, gdyż Aleja ta przebiega w ponad dwukrotnie większej odległości od ul. Głębokiej niż ul. Tomasza							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			Zana. Ponadto mając na uwadze interesy mieszkańców Kośminka trzeba tutaj powtórzyć ostatni akapit ujęty w punkcie 7., tj. „Skoro tak poważne są powody, które mogą zupełnie przekreślić możliwość uzyskania jakiegokolwiek połączenia ul. Wojennej z ul. Stadionową, to może jednak rzecznicy interesów mieszkańców Kośminka zgodzą się z tym, że dla tych mieszkańców bardziej atrakcyjnym będzie dostęp do ZKA dzięki korzystaniu wiaduktu w jednej z wersji opisanych wyżej w punktach 2, 3, 4 i 5 niż w przypadku korzystania z bardziej odległej trasy (w przestrzeni i w czasie), która prostoliniowo łączyłaby ul. Smoluchowskiego z ul. T. Zana”. 8.3. Pomimo tego, że wykonanie połączenia ul. T. Zana z ul. Lub. Lipca 80 – w mojej ocenie w w/w wersjach bardziej korzystnych opisanych w punktach 4 i 5, które wymagałyby jednak korekty ul. Cukrowniczej, to jednak nie wymagałoby od miejskiej kasy wykupu nadmiernie dużej ilości posesji w rejonach ul. Wapiennej i Dzierżawnej – to ponadto jednak celowe jest dostatecznie wczesne zabezpieczenie możliwości wykonania takiego połączenia ul. T. Zana z ul. Lubelskiego Lipca 80 także w wersji opisanej wyżej w punktach 2 i 3 – czyli dokonania korekty w MPZP dla kampusu Politechniki, tak jak pokazane to jest na dołączonym tutaj Rys. 2., gdyż te pozostałe dwie – bardziej optymalne wersje (pkt 4 i 5) – mogłyby wymagać (być może nawet absurdalnych) niemożliwych do spełnienia warunków. 8.4. Powyższy opis możliwości uzyskania ograniczenia strumienia samochodów w centrum Lublina, w tym także odciążenia dolnego odcinka ul. Narutowicza i jej skrzyżowania z ul. Głęboką jest potwierdzeniem tego, znacznie mniej kosztownym niż uzyskanie jakiegokolwiek (w/w lub innego) połączenia ul. T. Zana z ul. L. Lipca 80 byłoby wykonanie							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			przedłużenia ul. Glinianej do Mostu 700- Lecia w tym samym okresie, w którym budowany był ten Most 700-lecia, gdyż już w mojej argumentacji przesłanej jeszcze w dniu 14.09.2010 r. do Pana (pełniącego wówczas funkcję Wiceprezydenta Lublina) sugerowałem celowość takiego przedłużenia ul. Glinianej, które łączyłoby się z ul. Muzyczną jeszcze przed planowanym Mostem 700- lecia, przy czym tak przedłużona ul. Muzyczna po przekroczeniu tego Mostu powinna przecinać się z ul. Piłsudskiego i być przedłużeniem Al. Zygmuntowskich. Przy tym ponadto przedłużenie to nie byłoby przyczyną powiększenia strumienia samochodów na samej ul. Glinianej, lecz dzięki poszerzonej do czterech pasów ul. Nadbystrzyckiej i połączenie jej z w/w przedłużeniem ul. Glinianej do Mostu 700 – Lecia dostatecznie zachęcałoby kierowców do rezygnacji z ul. Głębokiej i do skorzystania z ul. T. Zana. W dniu 18.12.2017 r przesłałem do Ratusza argumentację z dość obszernym opisem dostatecznie drożnego skrzyżowania w/w przedłużenia ul.Glinianej z ul. Nadbystrzycką, dzięki czemu uzyskanie takiego w/w przedłużenia ul. Glinianej byłoby wówczas jeszcze znacznie tańsze niż – gdyby obecnie zechciano powrócić do realizacji takiego rozwiązania. Pomimo mojego wielokrotnie powtarzania takiej sugestii, np. w argumentacji przesłanej 16.11.2017 r. w ostatnich dwóch zdaniach punktu 1. oraz w punkcie 7.1. i 7.2. - podkreślenia konieczności wygrania „wyścigu z czasem” dla uniknięcia zabudowy pasa drogowego (np. posesji o adresie Nadbystrzycka 18d), który pozwoliłby ograniczyć koszty uzyskania takiego przedłużenia ul. Glinianej do ul. Muzycznej do punktu w pobliżu Mostu 700-Lecia, ze strony Ratusza nie umożliwiono mi przedstawienia na szerszym forum (jakiejś komisji) argumentacji, która pozwoliłaby obalić zarzuty mogące poddać w wątpliwość słuszność						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			i dostatecznie realne wówczas możliwości realizacji takiego w/w przedłużenia ul. Glinianej do ul. Muzycznej… Minęło 4 lata i na posesji Nadbystrzycka 18d od ponad dwóch lat stoi okazały budynek mieszkalny, który radykalnie powiększa koszty ewentualnej możliwości uzyskania takiego w/w przedłużenia ul. Glinianej, a być może nawet przekreśla taką możliwość i zmusza nasze miasto do jak największego przyśpieszenia realizacji znacznie bardziej kosztownego – opisanego wyżej – odpowiednio wybrzuszonego przedłużenia ul. T. Zana do ul. Lubelskiego Lipca 80, przy czym i w tym przypadku pojawia się problem podobnego „wyścigu z czasem”, w którym ponownie grozi nam utrata możliwości rezerwacji terenu dla uzyskania koniecznych pasów drogowych. 8.5. W mojej poprzedniej argumentacji, która dotarła do Pana Prezydenta w dniu 26.05.2021 r. zwróciłem już uwagę na to, że obowiązujące obecnie Studium Komunikacyjne z 2018 r. zatwierdzane było po otwartych debatach z mieszkańcami w warunkach wyjątkowo dużego bałaganu, w którym problemy rozwoju układu transportowego zostały prawie zupełnie pominięte, co spowodowane zostało wyjątkowo ostrym sporem o zagospodarowanie Górek Czechowskich, któremu poświęcono ponad 95% czasu odbytych wówczas debat z mieszkańcami Lublina. Tak jak napisałem o tym w argumentacji z 23.02.2021 r., tutaj ponownie mogę powołać się na wypowiedź opiekuna naukowego zatwierdzonego w 2018 r. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Lublina – tj Profesora. Sławomira Gzella z Politechniki Warszawskiej, który w okresie lata 2018 r na jednej z pierwszych debat z mieszkańcami dotyczącymi tego Studium autorytatywnie stwierdził, że wówczas przygotowywane do zatwierdzenia przez RM Studium Komunikacyjne nie powinno być niewzruszalną świętością i w przypadku						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wystąpienia uzasadnionych okoliczności powinno ono być poprawione i ponownie poddane do zatwierdzenia przez Radę Miasta. Dlatego też powołując się na w/w utrudnione przez temat Górek Czechowskich warunki przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami, możliwe jest podjęcie przez Pana Prezydenta decyzji o konieczności dokonania korekty – także z powodu konieczności uzyskania jak największej dostępności nowego ZKA przy dworcu PKP dla określonej części tego Studium np. dla rejonu Doliny Bystrzycy na odcinku od pęku torów PKP do Mostu Lutosławskiego, dzięki czemu będzie ułatwione uzyskanie zgodności jakichkolwiek – także innych MPZP w tym rejonie niż ten w/w dotyczący kampusu Politechniki z tak odpowiednio skorygowanym Studium Komunikacyjnym. Ponadto należałoby sprawdzić czy nie byłoby korzystnym większe niż obecnie jest przyjęte, odsunięcie od jezdni wielorodzinnych budynków z około 400 – tu mieszkaniami, które- jak przekazała to w ostatnim miesiącu lubelska prasa - przewidziane są do budowy w nieodległej przyszłości u zbiegu ul. Krochmalnej z ul. Cukrowniczą. 8.6. Z opisanej wyżej – bardziej niż w moich wcześniej przesłanych argumentacjach w/w BARDZIEJ WNIKLIWEJ OCENY – potwierdzającej słuszność m. innymi powyższego wniosku ujętego w punkcie 8.2. wynika ponadto, że marginalnie mała byłaby ilość posesji, których wykup dla takiej inwestycji byłby konieczny w porównaniu z ilością posesji tworzących całe komplety posesji wchodzących w skład Rejonu Dzierżawna, natomiast w okresie gdy taka w/w wnikliwa ocena nie została jeszcze dokonana dla utworzenia takiej arterii, te nadmiernie duże ilości posesji były uznawane jako konieczne do wykupu. Więc obecnie okazało się, że koszty wykupu tej stosunkowo niewielkiej jednak ilości posesji nie byłoby aż tak duże jak wyobrażano to sobie przed wykonaniem w/w wnikliwej							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			oceny. Dlatego dążenie do uzyskania tylko takiego wybrzuszonego połączenia ul. T. Zana z ul. Lub. Lipca 80 nie byłoby już obarczone PIĘTNEM DUŻYCH KOSZTÓW WYWŁASZCZEŃ, gdyż dla znalezienia źródła sfinansowania tych kosztów wywłaszczeń bardziej utrudniona lub nawet wykluczona byłaby możliwość korzystania z dofinansowania unijnego dla takiej inwestycji – np. w ramach „pokowidowego Krajowego Planu Odbudowy”. 8.7. Zapewne ktoś tutaj powie, że te moje powyższe sugestie są już tylko „przysłowiową musztardą po obiedzie”, gdyż wszelkie terminy dotyczące możliwości skorzystania z tego pokowidowego Krajowego Planu Odbudowy już dawno minęły. Nie jest jednak wykluczone, że może nawet w nieodległej przyszłości możemy w Lublinie ponownie zostać zaskoczeni jakimiś innymi możliwościami źródeł unijnego finansowania WŁAŚNIE TEJ INWESTYCJI, ale wówczas ponownie może okazać się koniecznym wcześniejsze „oswojenie się” z innymi uwarunkowaniami uzyskania takiej jednej z w/w wersji opisanej w punktach 2, 3, 4 lub 5- tym przy jednoczesnym wykonaniu porównań walorów i wad tych kilku alternatywnych możliwych rozwiązań. Ponadto – tak jak miało to miejsce w okresie ostatniego lata- dla zakwalifikowania jakiegoś projektu z danego województwa do pokowidowego Krajowego Planu Odbudowy najważniejsza jednak była ocena wojewódzkich władz samorządowych. Logiczne jest stosowanie takiej zasady aby z dostatecznym wyprzedzeniem właśnie nie tylko Pan jako Prezydent Lublina wraz z Radą Miasta, ale także i Marszałek wraz z Sejmikiem Województwa był jak najbardziej przekonany o pilnej konieczności tej w/w inwestycji, przy czym powinna być powszechnie uznawana zasada wynikająca stąd, że o ile marginalnie małe jest prawdopodobieństwo, że np. przeciętny mieszkaniec Warszawy odwiedzi służbowo lub prywatnie jakąś miejscowość o randze powiatu						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			nawet w najdalszym zakątku Polski i byłby narażony na DYSFUNKCJONALNOŚĆ tego powiatowego miasteczka, to niewspółmiernie większe jest prawdopodobieństwo tego, że mieszkaniec tego powiatowego miasteczka będzie zmuszony do wyjazdu służbowego do Warszawy lub takiego wyjazdu prywatnego. Stąd DLATEGO o ile mieszkaniec i reprezentująca go samorządowa władza Warszawy w jakimkolwiek minimalnym stopniu nie będzie „zawracała sobie głowy” dysfunkcjonalnością tego powiatowego miasteczka, to jednak w/w mieszkaniec powiatowego miasteczka z powodu swojej znacznie częstszej obecności w Warszawie będzie niewspółmiernie bardziej narażony na jej dysfunkcjonalność niż w/w mieszkaniec Warszawy byłby narażony na dysfunkcjonalności takiego w/w powiatowego miasteczka i DLATEGO o ile samorządowe władze Warszawy nie powinny mieć mieć najmniejszego wpływu na POSZUKIWANIA SPOSOBU ograniczenia ewentualnej dysfunkcjonalności tego powiatowego miasteczka, to jakaś władza reprezentująca interesy w/w mieszkańca powiatowego miasteczka w jego interesie powinna posiadać możliwość usuwania dysfunkcjonalności Warszawy przy zapewnieniu jednak możliwości usuwania dysfunkcjonalności Warszawy przy zapewnieniu jednak możliwości reprezentowania interesów i krytycznych ocen innego podobnego mieszkańca powiatowego miasteczka z drugiego końca Polski, czyli dla tych dwóch mieszkańców wspólnym reprezentantem powinna być centralna Państwowa władza Polski. Podobna LOGIKA powinna być zastosowana w podziale zaangażowania (troszczenia się) dla usuwania dysfunkcjonalności jakiegoś miasta powiatowego dla współpracy burmistrza tego miasta ze starostą danego powiatu oraz również wspólnego troszczenia i współpracę dla usuwania dysfunkcjonalności miasta						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			wojewódzkiego dzięki zaangażowaniu nie tylko prezydenta i RM tego miasta wojewódzkiego ale także władz samorządowych województwa tj. Wojewódzkiego Sejmiku i Marszałka. 8.8.Warto jeszcze udzielić sobie odpowiedzi na pytanie: Dlaczego także w ostatnim 30- leciu w tak dużej ilości przypadków utracone zostały możliwości usunięcia przy względnie niewygórowanych kosztach wielu dysfunkcjonalności układu transportowego Lublina? - Odpowiedź jest prosta: zabrakło determinacji w wypracowywaniu uzasadnienia ODMOWY ZGODY na to, że w przypadku sprzeczności interesów układu transportowego CAŁEGO Lublina z interesem niewspółmiernie drobniejszych obiektów, interes Lublina NADMIERNIE CZĘSTO ZBYT LEKKOMYŚLNIE ustępował w takim sporze przed interesem tych niewspółmiernie drobniejszych obiektów. Ponadto jednak jakże przerażająca – albo może nawet SZYDERCZA – jest informacja zamieszczona w lubelskiej prasie codziennej (i w Kurierze Lubelskim i Dzienniku Wschodnim z dnia 10.01.2022 r), o zamierzaniach przedłużania ul. Głębokiej tunelem pod Al. Kraśnicką i wiaduktem równoległym do tego w osi. Mazowieckiego do Al. Solidarności. Oznacza to, że w lubelskie środowisko zawodowe DROGOWCÓW MIEJSKICH ciągle jeszcze nie wyzwoliło się z BŁĘDNEJ MENTALNOŚCI obecnej jeszcze przed 15 a nawet tylko przed 10 laty w tych środowiskach w mieście ŁODZI a także w Warszawie, które JESZCZE WÓWCZAS nie dostrzegały tego, że obwodnice a także inne mniejsze by'passy KONIECZNIE powinny być stosowane NIE TYLKO NA OBRZEŻACH miast i zwłaszcza większych metropolii, ale także przede wszystkim na obrzeżach ŚCISŁEGO CENTRUM takich miast. Ale skoro lubelskie środowisko drogowców miejskich CIĄGLE JESZCZE nie dostrzega tego, że błędem byłoby zapraszanie tylko tej dodatkowej						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			ilości kierowców z rejonu Abramowic i ul. Zemborzyckiej aby przejeżdżali przez skrzyżowanie ul. Głębokiej z ul. Narutowicza, któremu to zapraszaniu bardzo skutecznie sprzyjałby tunel dla ul. Wojennej, to nie można dziwić się temu, że środowisko to jest jeszcze bardziej SZCZODRE a nawet WIELKODUSZNE w „obdarowywaniu” tego skrzyżowania także dodatkowym strumieniem samochodów generowanym przez bardzo atrakcyjną dla kierowców arterię tworzoną z ul. Głębokiej przedłużonej przez w/w planowany w przyszłości tunel i wiadukt. Jestem jak najbardziej przekonany o tym, że nie można w dalszym ciągu tolerować już trwającego od około 10 lat barbarzyńskiego niszczenia znaczącej części tego jakże imponującego taboru mercedesów i solarisów miejskiej komunikacji, która to część kierowana jest na ul. Głęboką (na zdegradowanym wyboistym odcinku od ul Narutowicza do ul Filaretów z oczywistym wyłączeniem dalszego odcinka do Al. Kraśnickiej), na ul. Tomasza Zana i ul. Sowińskiego. Brak jest jakiegokolwiek usprawiedliwienia tego, że znalazły się źródła finansowania dla wielu znacznie mniej niezbędnych drogowych inwestycji i remontów, natomiast zabrakło wyobraźni dla odpowiedniego zatroszczenia się o odpowiedni szacunek dla w/w taboru MPK. Powyższe ostatnie dwa akapity są więc dodatkowym uzupełnieniem wcześniejszej odpowiedzi wskazującej na w/w „brak determinacji”. Jedną z ważniejszych przyczyn tego braku determinacji w wypracowywaniu uzasadnienia dla w/w ODMOWY jest wskazywanie najbardziej pilnych inwestycji drogowych w dużych miastach na zasadzie „panicznego gaszenia pożaru” O tym, że problem dalszego występowania takich błędnych wyborów w hierarchii kolejności konieczności poszczególnych inwestycji w Lublinie jest ciągle jeszcze aktualny, może świadczyć nie tylko w/w						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			ogólnikowe sugerowanie przedłużania ul. Głębokiej do Al. Solidarności, lecz jakże bardziej konkretne OBECNE starania o uzyskanie jak najszybszego przedłużenia ul. Lub. Lipca 80 do ronda pod estakadą łączącą Al. Jana Pawła z ul. Diamentową, natomiast lekceważona jest potrzeba możliwości oceny celowości połączenia w/w ul. T. Zana z ul. Lub. Lipca 80 gdyż w BŁĘDNEJ ocenie środowiska zawodowego drogowców, odcinek ten jest TYLKO ŚRODKIEM do JEDYNEGO celu, którym CIĄGLE JESZCZE jest UZNAWANE przekroczenie trasy kolejowej do ul. Smoluchowskiego. Natomiast dla środowiska tego powinno być oczywiste, że znacznie ważniejsze jest TYLKO połączenie ul. T. Zana z ul. Lub. Lipa 80. Więc w tym pośpiechu w atmosferze w/w „gaszenia pożaru” prawie zawsze zabrakło czasu i CIĄGLE JESZCZE brakuje czasu i „woli politycznej” dla dostatecznej „BURZY MÓZGÓW”, która przy bardziej perspektywicznym spojrzeniu pozwoliłaby dostrzec to, że w takich kolejnych inwestycjach drogowych w atmosferze w/w „gaszenia pożaru” pogrążano się w jakimś mieście w kierunku ZDZICZAŁEGU układu transportowego. Np. w przypadku Warszawy nie tylko przez kilkadziesiąt lat uznawana była racjonalność PROSTOLINIOWEJ trasy N-S po zachodniej stronie Śródmieścia, ale również po otwarciu Mostu Sierierkowskiego już w okresie o ponad 20 lat poprzedzającym uzyskanie „skrótu” obecną A-2, na mapach nadmiernie eksponowano czytelność arterii z Piaseczna przez ten most w kierunku rejonu Sulejówka – czyli arterią wybrzuszoną w kierunku centrum. Podobnie było w przypadku planowania przed ponad 20 lat przedłużenia „naszej” (wlotu od strony Lublina) S-17 od skrzyżowania – tzw „Zakręt”, które (to przedłużenie) planowano jako arterię nadmiernie czytelną w połączeniu z „wylotem” arterii S-8 w kierunku Białegostoku – czyli tworząc kolejną arterię wybrzuszoną w						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			kierunku centrum Warszawy. Natomiast powinno być oczywiste, że to przedłużenie naszej S-17 powinno być maksymalnie czytelne dla kierowców JAKO wybrzuszone odwrotnie niż w kierunku centrum i zmierzać w kierunku Łomianek oraz Bydgoszczy. Oznacza to, że jeszcze nie wcześniej niż przed 20 laty warszawskie środowisko drogowców nie tylko nie dostrzegało ciążącego na Warszawie PIĘTNA – gdyż MIĘDZY INNYMI nie tylko brak było wcześniejszego dostrzegania tych problemów, który stał się przyczyną poniesienia szczególnie dużych kosztów nie tylko inwestycyjnych, bo także eksploatacyjnych np. tuneli dla Wisłostrady oraz ostatnio wykonanego pod Ursynowem ponad 2 kilometrowego tunelu dla A-2- czyli nie tylko z budżetu Warszawy ale także z budżetu ogólnopolskiego- przy czym PIĘTNEM tym jest prawie taka sama dominacja ORTOGONALNEJ („SZACHOWNICOWEJ”), jak zdominowany jest układ transportowy w Łodzi i w nowojorskim Manhattanie. Oprócz tej dominacji arterii średnicowych i prawie średnicowych, środowisko to lekceważyło więc ponadto to, że w przypadku Warszawy te arterie prawie średnicowe w nadmiernie dużej ilości przypadków są wybrzuszone w kierunku centrum czyli dodatkowo powiększają strumienie samochodów w obszarze centrum – zamiast omijać to centrum dzięki temu że byłyby wybrzuszone w kierunku obrzeży miasta. I tak właśnie powinno być w przypadku Lublina, gdzie połączenie ul. T. Zana z Al. Unii Lubelskiej powinno być odpowiednio łagodnie WYBRZUSZONE na zewnątrz – więc w sposób znacznie bardziej atrakcyjny dla kierowców niż gdyby wymagano od nich wyboru chociaż okrężnej trasy, to jednak znacząco bardziej wydłużonej i nadmiernie „KANCIASTEJ” w ortogonalnym układzie transportowym nawet tylko TEJ określonej części miasta.						

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
9 (2)	17.01.2022	Wspólnota Mieszkaniowa Nowy Świat M_S_ W_K A_C_	Przygotowany projekt zagospodarowania przestrzennego w sposób bezpośredni narusza prawo własności 48 (czterdzieści osiem) nieruchomości lokalowych, zlokalizowanych w dwóch budynkach mieszkalnych Nowy Świat 11 i 13, na działce ewidencyjnej nr 2/43 o pow. 0,3500 ha, obręb 10-Dziesiąta Stara, jednostka ewidencyjna M. Lublin. - ulica zbiorcza zaprojektowana została między innymi przez dz. 2/43, w odległości 7 m od południowo-zachodniej ściany budynku nr 13, na której zlokalizowane są również balkony, w miejscu użytkowanym do rekreacji wszystkich mieszkańców wspólnoty. Teren rekreacyjny (nasadzenia w postaci 4 starych dorodnych lip i wielu innych krzewów, trawa) z ławkami i placem zabaw dla dzieci o szerokości 17m został w projekcie planu zagospodarowania zmniejszony do 7m, -projekt zagospodarowania zakłada jednocześnie na dz. 2/43 „obszar zieleni towarzyszącej – wydzielenie wewnętrzne w ramach funkcji podstawowej”; od granicy nieruchomości z ul. Nowy Świat aż do ścian poprzecznych obu budynków, od południowo- zachodniej ściany budynku nr 13 do projektowanej ulicy zbiorczej z wyłączeniem aktualnie utwardzonego wjazdu na posesję. Nieruchomość zamieszkują wieloletni lokatorzy jak i współwłaściciele, którzy nabyli własność nieruchomości lokalowych w ostatnich latach. Struktura zamieszkania w ostatnich latach zmienia się bardzo dynamicznie, co powoduje, że mieszkania są nabywane przez młodsze pokolenie, które do normalnego funkcjonowania potrzebuje między innymi optymalnej liczby miejsc parkingowych. Tak przygotowany projekt planu miejscowego uniemożliwia w przyszłości jakiekolwiek zmiany w zagospodarowaniu dz. 2/43 służące potrzebom i interesom ich współwłaścicieli. - Ulica zbiorcza od granicy terenów kolejowych do ul. Nowy Świat zaprojektowana została w linii prostej o szerokości (42m) dużo większej	dz. nr ewid. 2/43, obr. 0010, ark. 5 ul. Nowy Świat 11/1-24 i 13/1-24	3MW/U, 1KDZ	+	–	+	–	**Uwaga częściowo nieuwzględniona** Zgodnie z obowiązującą ustawą o planowaniu przestrzennym plan miejscowy nie może naruszać ustaleń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublin. W odniesieniu do przedmiotowego obszaru w studium po śladzie istniejącej ulicy Wojennej oraz dalej w kierunku ulicy Stadionowej wskazano lokalizację planowanej drogi zbiorczej. Z uwagi na konieczność uwzględnienia bezkolizyjnego przejścia elementów układu drogowego pod linią kolejową w formie tunelu w projekcie planu zabezpieczono pas terenu, w którym będzie możliwa realizacja inwestycji drogowej. W zakresie geometrii pasa drogowego drogi 1KDZ w rejonie włączenia w ulicę Nowy Świat sposób uwzględnienia uwagi będzie przedmiotem ponownych uzgodnień i ponownego wyłożenia do wglądu publicznego.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			niż w dalszej części przebiegu ul. Wojenną (23m). Projektanci nie uwzględnili faktu, że, dz. 2/47 (która również częściowo została objęta projektem planu miejscowego) w całości funkcjonuje obecnie, jako skład opału. Ta działalność gospodarcza, w obszarze typowo mieszkaniowym (nie licząc zelektryfikowanych terenów kolejowych), stanowi poważne utrudnienie i dyskomfort dla głównych użytkowników. Projektowana ulica w części oznaczonej na projekcie 1KDZ(KS) i 1KDZ zdaniem skarżących powinna zostać przesunięta lekkim łukiem w kierunku południowo-zachodnim, obejmując zdecydowanie większą część dz. 2/47 (obecny skład opału), zmniejszając tym samym do minimum teren objęty planem dla dz. 2/43. Reasumując: 1. Zbliżenie pasa drogowego na odległość 7 m od okien budynku Nowy Świat 13 wprowadza istotną uciążliwość zarówno hałasu jak i pogorszenia jakości powietrza dla mieszkańców. 2. Koliduje z planami „Współwłaścicieli” dotyczącymi rozbudowy placu zabaw i zwiększenia liczby miejsc postojowych dla samochodów mieszkańców. Aktualnie posiadamy 28 miejsc postojowych na 48 lokali, co nie spełnia standardów przyjętych w Lublinie dla zabudowy wielorodzinnej. 3. Z w/w powodów zmaleje wartość rynkowa mieszkań w bloku nr 13. 4. Przewiduje się wycięcie 60 letnich lip i innej roślinności na posesji, które stanowią naturalną barierę dla hałasu i spalin z planowanej drogi. Nie do przyjęcia jest argumentacja, że za 20 lat zieleń odrośnie, wielu mieszkańców Wspólnoty nie dożyje do tego czasu a starodrzewów miejskich nie można traktować jak nasadzeń przemysłowych w gospodarce leśnej. 5. Przewidywany pas drogowy z 42 m szerokości przy wejściu do pasa kolejowego zmniejsza się do 23m w planie ul. Wojennej. Nie widzimy uzasadnienia dla poszerzenia pasa drogowego od ul. Nowy Świat do pasa							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			kolejowego kosztem zwiększenia uciążliwości oddziaływania drogi, obniżenia standardów zamieszkania i likwidacji obecnej zieleni. W żaden sposób poszerzenie to nie zwiększy przepustowości drogi. 6. Proponowane rozwiązanie wykazuje brak dogłębnej analizy warunków miejscowych oraz aroganckie naruszenie zasad etyki inżynierskiej poprzez przedmiotowe traktowanie współwłaścicieli Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 11 i 13. 7. Sugerujemy korektę Planu Zabudowy zgodnie z załączonym szkicem. Rozwiązanie takie nie narusza naszych praw własności. Nie zmniejsza szerokości planowanej drogi. Zmniejsza koszt inwestycji związany z wykupem naszego gruntu oraz wycinką zieleni. Zachowana zostaje skrajnia drogowa i kolejowa. 8. Wnosimy o korektę Planu i ponowne przedłużenie go do uzgodnienia.							
10 (3)	17.01.2022	M_K_ Zarząd Dzielnicy Dziesiąta	Opinia Rady Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ulic Nowy Świat i Wojenna (II wyłożenie) Na podstawie § 6 pkt 5 oraz § 13 ust. 1a pkt 3 Statutu Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie stanowiącego załącznik do Uchwały nr 619/XXIX/2009 Rady Miasta Lublin z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie nadania statutu Dzielnicy Dziesiąta (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2020 r., poz. 2683), Rada Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie: - negatywnie opiniuje projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulic Nowy Świat i Wojenna (II wyłożenie) w zakresie wyznaczenia przebiegu, szerokości oraz zasad kształtowania zabudowy i wskaźników zagospodarowania terenu – dla terenów oznaczonych jako 1KDZ i 2KDZ, przeznaczonych pod nowe połączenie drogowe (od Ronda Sportowców do skrzyżowania z ul. Nowy Świat i dalej przez ul. Wojenną do	całość opracowania	całość opracowania	+	–	+	–	**Uwaga częściowo nieuwzględniona** Zgodnie z ustawą o Planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym plan miejscowy nie może naruszać ustaleń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublin. W odniesieniu do przedmiotowego obszaru w studium po śladzie istniejącej ulicy Wojennej oraz dalej w kierunku ulicy Stadionowej wskazano lokalizację planowanej drogi zbiorczej. Z uwagi na konieczność uwzględnienia bezkolizyjnego przejścia elementów układu komunikacyjnego pod linią kolejową w projekcie planu zabezpieczono odpowiedni pas terenu, w którym możliwa jest realizacja inwestycji drogowej. Plan miejscowy określa w szczególności przeznaczenie terenu, parametry zabudowy i zagospodarowania, czyli wskazuje możliwość realizacji określonych inwestycji, natomiast nie ustala organizacji ruchu, która regulowana jest przepisami odrębnymi. Przebieg i docelowa lokalizacja wojskowej bocznicy kolejowej zostały uzgodnione z zarządcą infrastruktury - Rejonowym Zarządem Infrastruktury w Lublinie Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Wojewódzkim Szta-

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			skrzyżowania z ul. Wyścigową) oraz dla terenu 1KK/KS przeznaczonego pod bocznicę kolejową - w pozostałym zakresie Rada Dzielnicy Dziesiąta pozytywnie opiniuje przedłożony projekt planu. Uzasadnienie Pismem z dnia 24 listopada 2021 r. znak PL-PF-I.6721.2.2017 Prezydent Miasta Lublin poinformował samorząd dzielnicy Dziesiąta o drugim wyłożeniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ulic Nowy Świat i Wojenna oraz o możliwości składania uwag do wyłożonego projektu. Podczas pierwszego wyłożenia samorząd dzielnicy Dziesiąta, w związku z licznymi uwagami mieszkańców, uchwałą nr 21/XV/2021 z dnia 31 maja 2021 r. zgłosił uwagi dotyczące m.in. przebiegu planowanego nowego połączenia drogowego, tj. przedłużenia ulicy od Ronda Sportowców do ul. Nowy Świat u dalej do ul. Wyścigowej. Uwagi te dotyczyły: - ograniczenia planowanej szerokości pasa drogowego dla terenów 1KDZ oraz 2KDZ (droga o jednej jezdni, po jednym pasie ruchu w każdą stronę, ciągi komunikacyjne dla pieszych i rowerów), - zmiany przebiegu linii rozgraniczającej pomiędzy terenami 1KDZ a 3MW/U (ograniczenie szerokości terenu 1KDZ na rzecz powiększenia terenu 3MW/U, z jednoczesnym powiększeniem obszaru zieleni towarzyszącej ZT) - ograniczenia dostępności planowanego połączenia drogowego na odcinku od Ronda Sportowców do skrzyżowania z ul. Nowy Świat (dla pojazdów komunikacji zbiorowej oraz dla ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego), - korekty wskazanego w projekcie planu nowego przebiegu bocznicy kolejowej do jednostki wojskowej (tereny 1KK/KS, 1KDZ, 2KDZ), w ten sposób, aby jej przebieg został maksymalnie odsunięty od przylegającej zabudowy mieszkalnej, w związku z postulowanym wyżej							bem Wojskowym w Lublinie. Z uwagi na zabudowę mieszkaniową, która w oparciu o wydawane w ostatnim czasie decyzje o warunkach zabudowy oraz pozwolenia na budowę jest sukcesywnie realizowana poza granicami przedmiotowego planu po zachodniej stronie ulicy Wojennej oraz uwzględnienia odpowiedniej odległości od skrajnego toru zgodnie z przepisami odrębnymi – nie jest możliwe uwzględnienie uwagi. W zakresie geometrii pasa drogowego drogi 1KDZ w rejonie włączenia w ulicę Nowy Świat sposób uwzględnienia uwagi będzie przedmiotem ponownych uzgodnień i ponownego wyłożenia do wglądu publicznego.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			ograniczeniem szerokości pasa drogowego nowego połączenia i ograniczeniem go do jednej jezdni z jednym pasem ruchu dla każdego kierunku. Powyższe uwagi uzasadnione zostały tym, iż w znaczącej części obszar objęty projektem planu, jak również obszary przylegające, są zagospodarowane zwartą zabudową mieszkalną, zarówno indywidualna, jak również wielorodzinną. Zabudowa ta sąsiaduje bezpośrednio zarówno z planowanym przebiegiem połączenia od Ronda Sportowców do ul. Nowy Świat, jak też z istniejącą ul. Wojenną. Dodatkowo w przypadku ul. Wojennej należy zauważyć, że obok istniejącej od lat zabudowy, obecnie powstają nowe inwestycje w formie zabudowy wielorodzinnej. Powoduje to, że na całej długości ul. Wojennej występują (i powstaną kolejne) liczne zjazdy z posesji oraz skrzyżowania z innymi ulicami. Ponadto od strony wschodniej, ul. Wojenna posiada w części zabudowę pierzejową, oddzieloną od obecnej krawędzi jezdni około 2 metrowym chodnikiem. W ocenie samorządu dzielnicy Dziesiąta nie do przyjęcia jest planowanie w ciągu ulic: Stadionowa – Wojenna szerokiej arterii komunikacyjnej, która wprowadzi w środek zwartej zabudowy mieszkalnej intensywny ruch samochodowy. Wdrożenie takiego rozwiązania spowoduje nadmierną uciążliwość dla osób zamieszkujących w sąsiedztwie, a także zwiększy i tak dużą liczbę pojazdów przemieszczających się przez centrum dzielnicy. Jednocześnie rozumiejąc, iż niezbędna jest poprawa obsługi komunikacyjnej powstającego nowego centrum komunikacyjnego w rejonie Dworca Głównego PKP, jak również zapewnienie dodatkowej możliwości przeprawienia się przez obszary kolejowe (tory) dla pieszych i rowerzystów, samorząd dzielnicy uznał za zasadne zaplanowanie nowego połączenia w ciągu ulic Stadionowej i Wojennej, ale ograniczonego do zapewnienia obsługi powstającego centrum komunikacyjnego przez							

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			pojazdy transportu publicznego oraz dla obsługi ruchu pieszego i rowerowego. Natomiast istniejąca ul. Wojenna, poza wskazanym wyżej przeznaczeniem dla obsługi transportu publicznego oraz komunikacji pieszej i rowerowej, powinna pełnić funkcję drogi lokalnej dla obsługi mieszkańców dzielnicy, z zapewnieniem skrzyżowań z ulicami prostopadłymi, zjazdów na posesje. Mając na uwadze fakt, iż uwagi zgłoszone w trakcie pierwszego wyłożenia, w zakresie terenów przeznaczonych pod nowe połączenie drogowe (od Ronda Sportowców do skrzyżowania z ul. Nowy Świat i dalej przez ul. Wojenną do skrzyżowania z ul. Wyścigową) oraz dla terenu przeznaczonego pod bocznicę kolejową, nie zostały uwzględnione. Rada Dzielnicy Dziesiąta negatywnie opiniuje w powyższym zakresie projekt miejscowego planu zagospodarowania dla rejonu ul. Nowy Świat i Wojenna. Jednocześnie Rada Dzielnicy Dziesiąta podtrzymuje swoje uwagi dotyczące przebiegu planowanego połączenia drogowego oraz bocznicy kolejowej sformułowane w uchwale nr 21/XV/ 2021 z dnia 31 maja 2021 r. i wnosi o ich uwzględnienie w drugim wyłożeniu projektu planu.							
11 (4)	13.01.2022	S_P_	Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna UWAGA nr 1. §9 pkt.7 ppkt. 2) część terenu 1MW(U) jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi. Z legendy do załączonej do niniejszego projektu mapy teren 1MW(U) oznaczono jako „Teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług”. Brak jest zatem ujednolicenia przeznaczenia terenu w tekście projektu i na mapach.	dz. nr 2/148, 2/149 i 2/153 (ark. 5, obr. 10 - Dziesiąta Stara)	1MW(U), 1KDW, 2E,1KDZ(KS)		–		–	**Uwaga nieuwzględniona** 1. Ustalenia projektu planu (tekst oraz rysunek) dla terenu 1MW(U) wskazują jako przeznaczenie terenu – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług. W §9 ust. 7 pkt2 zamieszczono informację, iż część terenu 1MW(U) jest terenem zamkniętym (kolejowym) – ustalonym przez ministra właściwego do spraw transportu - zgodnie z przepisami odrębnymi. Oznaczenie terenu zamkniętego – pionowy przerywany szary szraf (TZk) zostało zamieszczone w legendzie planu – w grupie ustaleń informacyjnych oraz na rysunku planu zaznaczono działki które posiadają taki status. W terenie 1MW(U) pomiędzy placem zabaw a blokiem mieszkalnym o numerze adresowym ul. Nowy Świat 5i zlokalizowany jest

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			Wnioskuje się zatem o konkretne wskazanie lub wyodrębnienie na mapie, która część ternu 1 MW(U) jest terenem zamkniętym wyznaczonym przez ministra właściwego do spraw transportu. UWAGA nr 2. §9 pkt.10 ppkt. 2) w ramach terenu 1MW(U) od strony ulicy 1KDW należy zapewnić dojazd do terenu 2E; Droga 1 KDW wchodzi w obszar własności Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K, która w ramach swojego funkcjonowania, właściwymi uchwałami oraz wymaganą prawnie większością głosów zdecydowała o zamontowaniu bramy dwuskrzydłowej z dostępem jedynie dla mieszkańców tejże wspólnoty. Obszar 2E jest ulokowany poza granicami obszaru 1MW(U), oddzielony ogrodzeniem i jest własnością PKP. Bezzasadne jest zatem zapewnienie dojazdu do terenu 2E przez drogę 1KDW i ten punkt godzi w prawo własności mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K. Wnioskuje się zatem o bezwarunkowe usunięcie tego punktu lub podanie podstawy prawnej do naruszania własności mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K. UWAGA nr 3. §9 pkt.12 Stawki procentowe, na podstawie których ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: Ustala się jednorazową opłatę na rzecz miasta od wzrostu wartości nieruchomości, będącego skutkiem wejścia w życie niniejszego planu dla terenu 1MW(U) w wysokości 30%. Wspomniana ustawa pozostawia do decyzji właściwego organu nadzorującego obszar wysokość jednorazowej opłaty. Z treści projektu nie wynika na jakiej podstawie						niewielki fragment działki ewidencyjnej nr 2/165, która ma status terenu zamkniętego (kolejowego) – ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu. Zatem ustalenia tekstowe planu zachowują spójność z ustaleniami rysunkowymi. Prace planistyczne nad projektem planu zostały zainicjowane w czerwcu 2017r.. Zapisy obowiązującej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003r. od 2010 r. umożliwiają ustalanie przeznaczenia terenu dla terenów zamkniętych ustalanych przez ministra właściwego do spraw transportu art.4 ust 3 i 4. 2. Obszar 2E wydzielony liniami rozgraniczającymi – obejmuje swoim zasięgiem istniejącą stację trafo, zlokalizowaną na dz. ewidencyjnej nr 2/149. Stacja nie jest wyodrębniona geodezyjnie i stanowi własność osób fizycznych – właścicieli działki nr 2/149. Stacja ta zasila przyległe budynki mieszkalne m.in. Nowy Świat 5j, 5k, 5i, 5h, 5d itd.. Została zrealizowana na potrzeby całego osiedla mieszkaniowego Nowy Świat 5. Zapisy planu pozwalają na docelowe wyodrębnienie stacji i przekazanie w administrowanie zakładu energetycznego, stąd w ustaleniach planu zapis o zapewnieniu obsługi komunikacyjnej. Wskazana w planie obsługa komunikacyjna terenu 2E sankcjonuje obecny dojazd do stacji trafo. 3. W projekcie planu w §9 ust.12 wskazano jednorazową opłatę z tytułu wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą (potocznie zwana opłatą planistyczną). Opłata ta unormowana została w art 36, ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Możliwość jej poboru występuje tylko przy jednoczesnym spełnieniu określonych warunków: - wprowadzenie nowego (lub zmiana istniejącego) planu miejscowego spowodowało wzrost wartości nieruchomości, - właściciel lub użytkownik wieczysty zbywa tę nieruchomość, - zbycie nieruchomości następuje w okresie 5 lat od wejścia planu w życie,

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			oszacowano/wyliczono przez Urząd Miasta opłatę na poziomie 30%. Nie ma bowiem przedstawionej analizy wpływu opracowania i wdrożenia projektu niniejszego planu na wzrost wartości nieruchomości na ternie 1MW(U). Dodatkowo, nie jest doprecyzowane w jaki sposób wyliczana jest bazowa wartość nieruchomości, kto jest odpowiedzialny za jej opracowanie i w jakim terminie opłata powinna zostać wniesiona. Biorąc pod uwagę powyższe niejasności oraz kierując się prawem właścicieli nieruchomości terenu 1MW(U) do uzyskania dostępu do informacji publicznej w temacie sposobu naliczania opłat (Ust. z dn. 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej) wnioskuje się o przedstawienie sposobu obliczenia ww. 30% opłaty. W przypadku braku jednoznacznych danych wnioskuje się o usunięcie punktu w całości lub naliczenia symbolicznej opłaty w wysokości 1%, tak jak na przykład w przypadku §13 pkt.12 dla terenów 1E, 2E, 3E, 4E UWAGA nr 4. §13 pkt.10 ppkt. b) ustala się podstawową obsługę komunikacyjną terenu 2E – od ulicy Nowy Świat (zlokalizowanej poza granicą planu) przez drogę wewnętrzną 1KDW i teren 1MW(U), Droga 1 KDW wchodzi w obszar własności Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K, która w ramach swojego funkcjonowania, właściwymi uchwałami oraz wymaganą prawnie większością głosów zdecydowała o zamontowaniu bramy dwuskrzydłowej z dostępem dla mieszkańców tejże wspólnoty. Obszar 2E jest ulokowany poza granicami obszaru 1MW(U), oddzielony ogrodzeniem i jest własnością PKP. Bezzasadne jest zatem zapewnienie dojazdu do terenu 2E przez drogę 1KDW i ten punkt godzi w prawo własności mieszkańców Wspólnoty							- wysokość opłaty nie może być wyższa niż 30% wzrostu wartości nieruchomości. Opłata ta jest dochodem własnym gminy. W przypadku braku któregokolwiek z wymaganych elementów opłata planistyczna nie jest naliczana. Opłata dla terenu 1MW(U) została określona na poziomie 30% . 4. Wskazana w planie obsługa komunikacyjna terenu 2E - tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetyka sankcjonuje obecny dojazd do stacji trafo. Stacja nie jest wyodrębniona geodezyjnie i stanowi własność osób fizycznych – właścicieli działki nr 2/149. Stacja ta zasila przyległe budynki mieszkalne m.in. Nowy Świat 5j, 5k, 5i, 5h, 5d itd.. Została zrealizowana na potrzeby całego osiedla mieszkaniowego Nowy Świat 5.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K. Zgodnie z załączoną do projektu mapą przez teren 2E przebiega jedynie sieć wodociągowa, która powinna być obsługiwana bezpośrednio z terenu PKP (1KK) Wnioskuje się zatem o bezwarunkowe usunięcie tego punktu lub podanie podstawy prawnej do naruszania własności mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K. UWAGA nr 5. §22 pkt.9 ppkt. 2) w terenie 1KK w obszarze zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru ZI-1 nakazuje się realizację zwartej, wielopoziomowej zieleni izolacyjnej, zimozielonej, spełniającej rolę ochronną: estetyczną i przeciwhałasową dla istniejących i projektowanych terenów (…), Brak jest określenia udziału procentowego zieleni w całości zieleni izolacyjnej. Jak wnioskowano w pierwszej wersji projektu, tj. forma zieleni wysoka i średnia na co najmniej 2/3 odległości od granicy działki. Wnioskuje się zatem o uwzględnienie poprzednio złożonych uwag do projektu (Uwagi z dn. 31.05.2021) UWAGA nr 6. §22 pkt.9 ppkt. 2a) w przypadku udokumentowania dotrzymania standardów jakości środowiska, o których mowa w przepisach odrębnych (dla istniejących i projektowanych terenów mieszkaniowych i usługowych, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie terenów kolejowych) dopuszcza się zmniejszenie obszaru zieleni izolacyjnej poprzez wycofanie strefy o 7 m lub 14 m od strony istniejących torów kolejowych – zgodnie z rysunkiem planu (do linii A-A); Kryteria możliwości wycofania strefy o odpowiedni dystans powinny być jasno określone oraz weryfikowalne. Brak jest natomiast wskazania podmiotu udzielającego dopuszczenie do zmian. W związku z powyższym, w celu nadania przejrzystości ewentualnych zmian, wnioskuje							5. W ustaleniach planu dla terenu 1KK - tereny komunikacji i obsługi kolejowej w §22 ust. 9 pkt 3w obszarze zieleni izolacyjnej z dopuszczeniem zmniejszenia obszaru ZI-1 ustalono: *a) zakaz lokalizacji zabudowy,* *b) zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych, w tym składowania materiałów budowlanych, kruszyw, itp.* *c) dopuszcza się lokalizację parkingów podziemnych realizowanych w powiązaniu z nową zabudową związaną z obsługą linii kolejowej,* *d) dopuszcza się lokalizację miejsc do parkowania w formie parkingów zielonych,* *e) nakaz realizacji zieleni urządzonej w zwartej i wielowarstwowej formie (zieleni wysokiej, średniej i niskiej),* *f) nakaz zachowania minimalnie 55% terenu ZI-1 jako biologicznie czynnego,* *g) nakaz zachowania istniejącego ziemnego wału dźwiękochłonnego lub zastosowania innych rozwiązań technicznych ograniczających emisje hałasu na sąsiednie tereny mieszkaniowe, usługowe,* *h) dopuszcza się realizację ciągów pieszych i dróg wewnętrznych,* *i) dopuszcza się lokalizację obiektów infrastruktury kolejowej, związanych z obsługą linii kolejowej;* Korekty w ustaleniach względem projektu z etapu I wyłożenia wynikały z uwzględnienia części uwag złożonych po wyłożeniu. 6. Plan miejscowy jest aktem prawa lokalnego, nie zastępuje przepisów szczegółowych, czyli ustaw czy rozporządzeń. Zgodnie z delegacją ustawową Prawo budowlane reguluje działalność obejmującą sprawy

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			się o uwzględnienie w projekcie nazw konkretnych instytucji, które uprawnione są do udzielenia dopuszczeń do zmian. UWAGA nr 7. §22 pkt.9 ppkt. 3f) nakaz zachowania minimalnie 55% terenu ZI-1 jako biologicznie czynnego, Na podstawie zapisów w pierwszej wersji projektu z §21 pkt.9 ppkt. 2D), wnioskuje się o pozostawienie oryginalnego zapisu dotyczącego zachowania co najmniej 70% terenu ZI-1 jako biologicznie czynnego (w drugim projekcie zmniejszono do 55%, mimo, iż w uwagach z dn. 31.05.2021 wnioskowano o 100% powierzchni biologicznie czynnej) UWAGA nr 8. §22 pkt.11 ppkt. 1) tereny, dla których plan przewiduje przeznaczenie inne od dotychczasowego, mogą być do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem użytkowane w sposób dotychczasowy; na terenach tych zakazuje się budowy nowych i rozbudowy istniejących obiektów sprzecznych z funkcją przewidzianą w planie. ORAZ §27 Do czasu zagospodarowania terenów zgodnego z ich przeznaczeniem podstawowym lub dopuszczalnym, dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntów i obiektów. W związku z bliżej nieokreśloną datą zagospodarowania terenu 1KK zgodnie z projektem planu, wnioskuje się o zawarcie w niniejszym puncie warunku z punktu §22 pkt.9 ppkt. 3b) tj. zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych, w tym składowania materiałów budowlanych, kruszyw, itp. z natychmiastowym terminem wykonalności, bezzwłoczne po zatwierdzeniu projektu planu zagospodarowania. Wniosek ten argumentować należy wielokrotnie zgłaszanymi uwagami mieszkańców Wspólnoty Nowy Świat 5H-5K na uciążliwość prac przeładunkowych kruszywa (hałas, zapylenie,							projektowania, budowy, utrzymania i rozbiórki obiektów budowlanych oraz określa zasady działania organów administracji publicznej w tych dziedzinach. Do obowiązków organów administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego należy m.in. nadzór i kontrola zgodności zagospodarowania terenu z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz wymaganiami ochrony środowiska. 7. Ustalenie odnoszące się do strefy ZI-1 zlokalizowanej w terenie 1KK *„nakaz zachowania minimalnie 55% terenu ZI-1 jako biologicznie czynnego,”* został skorygowany w związku z uwzględnieniem sprzecznych uwag złożonych po wyłożeniu. Dodatkowo wprowadzono zapis: *„nakaz zachowania istniejącego ziemnego wału dźwiękochłonnego lub zastosowania innych rozwiązań technicznych ograniczających emisje hałasu na sąsiednie tereny mieszkaniowe, usługowe”.* 8. Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego określa przeznaczenie terenu oraz sposoby zagospodarowania i warunki zabudowy terenów, nie wskazuje natomiast horyzontu czasowego, w którym te elementy winny być zrealizowane. W związku z uwagą mieszkańców w strefie ZI-1 wyznaczonej w ramach terenu 1KK wprowadzono zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych, w tym składowania materiałów budowlanych, kruszyw, itp.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			prace w godzinach nocnych). PKP tłumaczy ten fakt działaniem tymczasowym, które jednak trwa nieprzerwanie co najmniej od 02.2019, a więc prawie od 3 lat, co pozwala domniemywać, że prace te nie mają charakteru tymczasowego, ale stałego. UWAGA nr 9. §24 pkt.6 ppkt. c) dopuszcza się realizację pieszo-rowerowych powiązań komunikacyjnych z terenami poza granicą planu w formie kładki nad linią kolejową; Teren 1KK(KDZ) rozdziela tereny 1KK oraz 2KK (tereny kolejowe zamknięte) i graniczy z terenem 1KDZ(U/KK), który przeznaczony jest na realizację tunelu oraz 1KDZ(KS), na którym usytuowany jest parking naziemny nad planowanym tunelem, należący do Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K i dopuszczenie realizacji pieszo-rowerowych powiązań komunikacyjnych z terenami poza granicą planu w formie kładki nad linią kolejową oznaczałoby de facto konieczność przedłużenia kładki nad teren 1KDZ(KS), co stanowi naruszenie prawa własności mieszkańców wspomnianej wspólnoty. Wnioskuje się zatem o bezwarunkowe usunięcie tego punktu lub jasne doprecyzowanie sposobu poprowadzenia wspomnianego połączenia komunikacyjnego, które nie będzie ingerować we własność Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K. UWAGA nr 10 Jak wnioskowano w uwagach do pierwszego projektu niniejszego planu z dn. 31.05.2021, informuje się, iż wyłączenie z użytkowania na bliżej nieokreślony czas budowy numerowanych prywatnych miejsc parkingowych obszaru 1KDZ(KS) ograniczy prawo mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K do korzystania z ich własności (prawo potwierdzone notarialnie) oraz spowoduje wyłączenie co najmniej 1/3 dostępnej przestrzeni parkingowej bez możliwości						9. Zapis dopuszczający możliwość realizacji *„pieszo-rowerowych powiązań komunikacyjnych z terenami poza granicą planu w formie kładki nad linią kolejową”* dotyczy terenów 1KK(KDZ), 1KDZ(U/KK). W pozostałych terenach: 1KK w strefie ZI-1, w terenie 1KK/KS, 1KDZ(KS) dopuszcza się realizację ciągów pieszych, natomiast plan nie wskazuje formy realizacji ciągu. Projekt planu nie przesądza w którym miejscu ciąg pieszy zostanie zrealizowany jedynie daje taką możliwość. 10-11. Przedmiotowy projekt planu uwzględnia, zgodnie z wymogami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, rozstrzygnięcia w zakresie rozbudowy układu drogowego występującego w obszarze objętym projektem planu przewidziane w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonym przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019 r. Plan miejscowy określa w szczególności przeznaczenie terenu, parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, czyli dopuszcza możliwość realizacji określonych inwestycji. Natomiast nie ustala szczegółów

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			zapewnienia miejsc alternatywnych, a w konsekwencji paraliż komunikacyjny osiedla. Dodatkowo należy wspomnieć, iż w 2021 roku Wspólnota Mieszkaniowa Nowy Świat 5H-5K, w ramach swojego funkcjonowania, właściwymi uchwałami oraz wymaganą prawnie większością głosów zdecydowała o zamontowaniu bramy dwuskrzydłowej z dostępem jedynie dla mieszkańców tejże wspólnoty na terenie 1KDW. W związku z powyższym wnioskuje się o zapewnienie alternatywnych miejsc parkingowych dla mieszkańców na czas ewentualnej budowy lub przedstawienie dowodu na możliwość czasowego wyłączenia miejsc w obecnym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub innych publicznie dostępnych dokumentach, które informowałyby mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K o tym fakcie w chwili podpisywania aktów notarialnych. Brak takich jednoznacznych zapisów może bowiem znaczyć, że mieszkańcy posiadający miejsca parkingowe na obszarze ewentualnej budowy mogli nie mieć świadomości, że będą czasowo pozbawieni możliwości korzystania z nich (sama informacja o możliwości powstania tunelu nie oznacza, że parking naziemny będzie niedostępny) UWAGA nr 11 Jak wnioskowano w uwagach do pierwszego projektu niniejszego planu z dn. 31.05.2021, informuje się, iż prace ziemne przy ewentualnej budowie tunelu mogą niekorzystnie wpłynąć na strukturę budynku wielorodzinnego 5K (osłabienie konstrukcji, niekontrolowane osiadanie w gruncie, wibracje przenoszone na konstrukcję i powodujące np. pękanie ścian, itp.) W związku z powyższym, wnioskuje się o zapewnienie ochrony prawnej w projekcie niniejszego planu dla mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Nowy Świat 5H-5K i innych budynków na etapie ewentualnej budowy tunelu.						realizacyjnych właściwych dla projektu budowlanego czy projektów technicznych, nie reguluje też zasad wykonywania robót budowlanych, które winny być prowadzone zgodnie ze sztuką budowlaną i przepisami odrębnymi. Działka nr 2/148 w części przeznaczona została w projekcie planu pod 1KDZ(KS), czyli teren dróg publicznych – ulicę zbiorczą z dopuszczeniem terenów parkingów, gdzie przewiduje się realizację ulicy w tunelu, natomiast parking - na płycie nad tunelem. Inwestor realizujący zabudowę mieszkaniową w przedmiotowym obszarze, na etapie ubiegania się o decyzję lokalizacyjną uzyskał informację odnośnie planowanego przebiegu drogi zbiorczej na własnym terenie i uwzględnił ją w projekcie zagospodarowania terenu sytuując zabudowę mieszkaniową poza planowanym docelowo pasem drogi zbiorczej. Prawo do realizacji wskazanego zagospodarowania, tj. drogi zbiorczej w tunelu wraz niezbędną infrastrukturą wpisane zostało do księgi wieczystej nieruchomości w 2018r. Zatem zarówno użytkownicy miejsc postojowych, jak i właściciele mieszkań w wielorodzinnym bloku mieszkalnym zrealizowanym w obrębie w/w nieruchomości mieli tę świadomość i wiedzę przy wyborze określonej lokalizacji. Do czasu realizacji inwestycji dopuszcza się dotychczasowy sposób użytkowania gruntu. 12. W prognozie sporządzanej do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego określa się wpływ zaproponowanego zagospodarowania terenów na

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			UWAGA nr 12 Brak jest prognozy oddziaływania niekorzystnych skutków na mieszkańców budynków wielorodzinnych sąsiadujących z obszarami 1KDZ(KS) i 1KDZ. Prognoza nie przedstawia oczekiwanego poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza od wylotu tunelu do skrzyżowania z ulicą Nowy Świat i ulicą Wojenną (2KDL) W związku z powyższym wnioskuje się o uzupełnienie Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla obszaru 1MW(U) wpływu ustaleń planu na poszczególne komponenty środowiska Przyrodniczego o zapis jak dla obszaru 3MW(U) – „LUDZIE - tymczasowym negatywnym oddziaływaniem może być hałas związany z pracami budowlanymi, jak również wszelkimi pracami remontowymi na tym terenie.” ze względu na czasowe prace związane z usunięciem istniejącego parkingu, budową tunelu i powstaniem nowej nawierzchni parkingu. Dodatkowo wnioskuje się o aktualizację komponentu środowiska „Powietrze” w pkt. „14.2. Szczegółowa prognoza wpływu ustaleń projektu planu” ze względu na spodziewany wzrost emisji zanieczyszczeń ze szlaków komunikacyjnych.							środowisko z uwzględnieniem jego poszczególnych komponentów. Prognoza wykonywana w ramach procedury planistycznej określa oddziaływania orientacyjne, natomiast nie określa bardzo dokładnych oddziaływań, które są elementem dalszego postępowania na etapie projektowym drogi. Szczegółowy wpływ budowy i eksploatacji drogi w formie tunelu w terenie 1KDZ(KS) zostanie określony na etapie zatwierdzania projektu drogowego. Projekt ten przechodzi przez proces formalno-prawny, w trakcie którego wydaje się również decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych, w tym o wymaganej do niego ocenie oddziaływania na środowisko, a także raport oddziaływania inwestycji na środowisko, gdzie analizowane są konkretne rozwiązania budowlane. W rozdziale 14.3 Prognozy oddziaływania na środowisko sporządzonej do mpzp w rejonie ulicy Nowy Świat, Wojenna w opisie ogólnego wpływu ustaleń planistycznych na ludzi widnieje sformułowanie: „Tymczasowym negatywnym oddziaływaniem może być hałas związany z pracami budowlanymi, jak również wszelkimi pracami remontowymi”, które odnosi się również do prac budowlanych związanych z budową projektowanych dróg. Natomiast w opisie ogólnego wpływu ustaleń planistycznych na powietrze napisano: „Należy jednak spodziewać się wzrostu emisji zanieczyszczeń ze szlaków komunikacyjnych”, co także odnosi się do wszystkich terenów. Projektowany teren 1KDZ nie sąsiaduje bezpośrednio z terenem 1MW(U), jest od niego oddzielony drogą wewnętrzną 1KDW. Ponadto w terenie 3MW/U, który bezpośrednio przylega do terenu 1KDZ, wyznaczono obszar zieleni towarzyszącej. Wyznaczony obszar ZT przyczyni się do zmniejszenia imisji hałasu na inne tereny, w tym również na teren 1MW(U). Ustalenie w terenie 1KDZ(KS) lokalizacji ulicy zbiorczej w formie tunelu jest rozwiązaniem korzystnie wpływającym na klimat akustyczny terenów sąsiednich. Poprowadzenie drogi w tunelu w rejonach zabudowanych zmniejsza negatywne oddziaływanie poprzez zmniejszenie emisji hałasu komunikacyjnego, albowiem nie występuje rozpraszanie się hałasu w przestrzeni.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Nazwisko i imię nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
										Ostateczne i wiarygodne określenie uciążliwości hałasowych można stwierdzić po wykonaniu pomiarów hałasu zrealizowanej już drogi. Budowa drogi w tunelu umożliwia także kontrolę i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. W drogach prowadzonych tunelami stosuje się systemy wentylacji, które kierują zanieczyszczenia do wylotów, w miejscach gdzie nie będą one stanowić uciążliwości dla środowiska lub do urządzeń oczyszczających (uzdatniających) powietrze. Reasumując, z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

III wyłożenie do wglądu publicznego w dniach **od 17 maja 2022 r. do 7 czerwca 2022 r.** (termin składania uwag - **do 21 czerwca 2022 r.**)

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Imię i nazwisko nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**
12 (1)	18.05.2022	S_F_	Dzień dobry, popieram ideę budowy tunelu pod torami między Wojenną i Stadionową. Łącznik ten powinien służyć pieszym i rowerzystom. Ewentualnie komunikacji miejskiej. Drogą pomiędzy ulicami Wojenną i Stadionową nie powinny móc poruszać się auta osobowe. Powinien być tu zakaz poruszania się aut osobowych. Ulica Wojenna nie powinna być poszerzana o więcej niż 1 metr od aktualnej szerokości. Domy stoją już bardzo blisko ulicy, powstają nowe bloki. Ulica Wojenna powinna być ulicą uspokojonego ruchu z	część dz. 2/66, 2/165, 2/148 , 2/45, 2/43, 2/46, 2/47, 2/49 (obr. 10, ark.5) część dz.2/2 (obr. 10, ark.1), część dz.241, 193/2, 193/1, 194/4, 252,	**1KDZ(U/KK), 1KK(KDZ) 1KDZ(KS) 1KDZ, 2KDZ**		**—**		**—**	**Uwaga nieuwzględniona** W projekcie planu uwzględniono kierunkowe ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. Lublin uchwalonego przez Radę Miasta Lublin uchwałą nr 283/VIII/2019 z dnia 1 lipca 2019r. Dokument Studium przewiduje dla ulicy Wojennej klasę drogi zbiorczej. Obecne parametry ulicy Wojennej nie odpowiadają standardom drogi klasy zbiorczej. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południo-

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Imię i nazwisko nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			tempem 30 km/h, a może i strefą zamieszkania. Urząd Miasta Lublin powinien wpływać na uatrakcyjnienie podróży autobusem, pieszo i rowerem oraz na zmniejszenie atrakcyjności poruszania się samochodem osobowym.	206 (obr. 10, ark.2) dz. 248/4, 248/3, 194/3 (obr. 10, ark.2), część dz.1/54, 1/83, 1/80, 1/51, 1/30, 1/87, 1/86 (obr. 10, ark.1), dz. 1/23 (obr. 10, ark.1)						wych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty szerokości pasa drogowego. Plan miejscowy określa w szczególności przeznaczenie terenu, parametry zabudowy i zagospodarowania, czyli wskazuje możliwość realizacji określonych inwestycji, natomiast nie ustala organizacji ruchu, która regulowana jest przepisami odrębnymi. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.
13 (3)	25.06.2022	Rada Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie	Opinia Rady Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie z dnia 8 czerwca 2022 r. w sprawie projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ulic Nowy Świat i Wojenna (III wyłożenie) Na podstawie § 6 pkt 5 oraz § 13 ust. la pkt 3 Statutu Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie stanowiącego załącznik do Uchwały nr 619/XXIX/2009 Rady Miasta Lublin z dnia 19 lutego 2009 r. w sprawie nadania statutu Dzielnicy Dziesiąta (Dz. Urz. Woj. Lubelskiego z 2020 r., poz. 2683), Rada Dzielnicy Dziesiąta w Lublinie: - pozytywnie opiniuje projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulic o Świat i Wojenna (III wyłożenie) z zastrzeżeniem, iż w przypadku terenu oznaczone o jako 2KDZ zostaną uwzględnione uwagi w zakresie zapisów dotyczących zasad kształtowania zabudowy i wskaźników zagospodarowania terenu, tj. wprowadzenie zapisu, który ograniczy szerokość jezdni, a tym samum nastąpi rezygnacja z zapisu, który dopuszcza wyznaczenie czterech pasów ruchu (z uwzględnieniem bus pasów), rezygnacja z zapisu, który wyklucza realizację miejsc parkingowych. Uzasadnienie	całość opracowania	całość opracowania		–		–	**Uwaga nieuwzględniona** Plan miejscowy nie może naruszać ustaleń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublin. Dokument Studium przewiduje dla ulicy Wojennej klasę drogi zbiorczej. Z uwagi na kontynuację w ustalonych parametrach układu komunikacyjnego (droga zbiorcza) w kierunku ul. Stadionowej i konieczność zabezpieczenia terenu na realizację planowanego powiązania komunikacyjnego południowych dzielnic z planowanym Dworcem Metropolitalnym w ramach Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego na obecnym etapie nie ma możliwości korekty parametrów pasa drogowego. W ustaleniach dotyczących zasad kształtowania zabudowy oraz wskaźnikach zagospodarowania terenu (§ 15 ust 6 pkt 2) dla terenu 2KDZ zapisano: ” *a) przekrój umożliwiający przyznawanie pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, np. w formie buspasa, obustronne chodniki oraz ścieżki rowerowe,* *b) szerokość w liniach rozgraniczających: według rysunku planu, nie mniej niż 23m,* *c) wyklucza się realizację miejsc parkingowych w pasie drogowym,* *d) dopuszcza się zjazdy na posesje przy ul. Wojennej;”* Dodatkowo na ideogramie uzbrojenia jako ustalenie informacyjne – uzbrojenie terenu poglądowo wrysowano schemat jezdni. Plan miejscowy określa w szczególności

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Imię i nazwisko nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			Samorząd dzielnicy Dziesiąta mając na uwadze zastrzeżenia co do przebiegu oraz parametrów projektowanego przedłużenia ul. Stadionowej po śladzie ul. Wojennej do ul. Wyścigowej w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ulic Nowy Świat i Wojenna, formułowane we wnioskach z dnia 31 maja 2021 r., w opinii z dnia 12 stycznia 2022 r. oraz podczas publicznych dyskusji nad założeniami projektu planu, konsekwentnie zwraca uwagę na zagrożenia związane z planowanym przebiegiem planowanego połączenia. Należy wskazać, iż w znaczącej części bezpośrednie otoczenie obszaru 2KDZ w projekcie planu, jak również cały północny rejon dzielnicy, są zagospodarowane zwartą zabudową mieszkalną, zarówno indywidualną, jak również wielorodzinną. Zabudowa ta sąsiaduje bezpośrednio zarówno z planowanym przebiegiem połączenia od torów kolejowych do ul. Nowy Świat, jak też z istniejącą ul. Wojenną. Dodatkowo w przypadku ul. Wojennej obok istniejącej od lat zabudowy, obecnie powstają nowe inwestycje w formie zabudowy wielorodzinnej. Powoduje to, że na całej długości ul. Wojennej występują (i powstaną kolejne) zjazdy z posesji oraz skrzyżowania z innymi ulicami. Ponadto od strony wschodniej, ul. Wojenna posiada w części zabudowę pierzejową, oddzieloną od obecnej krawędzi jezdni około 2 metrowym chodnikiem. W ocenie samorządu dzielnicy Dziesiąta wskazane powyżej uwarunkowania powodują, że wprowadzenie szerokiej arterii komunikacyjnej do centrum dzielnicy, wprowadzi w środek zwartej zabudowy mieszkalnej intensywny ruch samochodowy. Wdrożenie takiego rozwiązania spowoduje nadmierną uciążliwość dla osób zamieszkujących w sąsiedztwie, utrudni komunikację z posesjami, a także zwiększy i tak dużą liczbę pojazdów przemieszczających się przez centrum dzielnicy. Jednocześnie rozumiejąc, iż niezbędna jest poprawa obsługi komunikacyjnej powstającego nowego centrum komunikacyjnego w rejonie Dworca Głównego PKP, jak również zapewnienie dodatkowej możliwości przeprawienia się przez obszary kolejowe							przeznaczenie terenu, parametry zabudowy i zagospodarowania terenu, czyli dopuszcza możliwość realizacji określonych inwestycji. Natomiast nie ustala szczegółów realizacyjnych właściwych dla projektu budowlanego czy projektów technicznych, w tym nie precyzuje szerokości jezdni i nie wskazuje ilości pasów ruchu. Wykluczenie realizacji miejsc parkingowych wynika z klasy drogi zbiorczej. Z uwagi na powyższe - nie jest możliwe uwzględnienie uwagi.

Lp/ Lp z wykazu uwag	*Data wpływu uwagi*	*Imię i nazwisko nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagę*	*Treść uwagi*	*Oznaczenie nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga*	*Rozstrzygnięcie Prezydenta w sprawie rozpatrzenia uwagi*		*Rozstrzygnięcie Rady Miasta Lublin załącznik do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023 z dn. 30.03.2023 r.*		*Uwagi*
						uwaga uwzględniona	*uwaga nieuwzględniona*	*uwaga uwzględniona*	*uwaga nieuwzględniona*	
			(tory) dla pieszych i rowerzystów, samorząd dzielnicy uznał za zasadne zaplanowanie nowego połączenia w ciągu ulic Stadionowej i Wojennej, ale z rozważeniem ograniczenia jego dostępności do pojazdów transportu publicznego oraz dla obsługi ruchu pieszego i rowerowego (dla obszaru 1KDZ). Natomiast istniejąca ul. Wojenna (obszar 2KDZ), poza wskazanym wyżej przeznaczeniem dla obsługi transportu publicznego oraz komunikacji pieszej i rowerowej, powinna pełnić funkcję drogi lokalnej dla obsługi mieszkańców dzielnicy, z zapewnieniem skrzyżowań z ulicami prostopadłymi i zjazdów na posesje. Mając na uwadze fakt. iż uwagi zgłaszane podczas pierwszego i drugiego wyłożenia zostały częściowo uwzględnione samorząd dzielnicy Dziesiąta postanowił pozytywnie zaopiniować projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu ulic Nowy Świat i Wojenna, jednak z zastrzeżeniem, iż uwzględnione zostaną uwagi dotyczące obszaru 2KDZ.						

IV wyłożenie do wglądu publicznego w dniach **1 lutego 2023 r. do 21 lutego 2023 r.** (termin składania uwag - **do 7 marca 2023 r.**)
W ustawowym terminie składania uwag żadna z osób fizycznych i prawnych oraz żadna z jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej **nie wniosła uwag** dotyczących projektu.

Załącznik nr 4
do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023
Rady Miasta Lublin
z dnia 30 marca 2023 r.

w sprawie uchwalenia

MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA LUBLIN
w rejonie ulic: Nowy Świat i Wojenna

Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji zapisanych w planie zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania.

Na podstawie art. 17, pkt 5 i art. 20 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r., poz. 503 z późn. zm.) o sposobie realizacji inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej należących do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, rozstrzyga się zgodnie z przepisami o finansach publicznych.

Środki na realizację inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej (budowa dróg gminnych i uzbrojenia, w tym korekta układu torowego wojskowej bocznicy kolejowej nr 243 kolidującego z planowaną drogą układu komunikacyjnego miasta), należących do zadań własnych gminy będą pochodzić z budżetu gminy.

Realizacja inwestycji prowadzona będzie sukcesywnie w miarę możliwości finansowych gminy, przy zachowaniu zasady uwzględniającej interes publiczny oraz rachunek ekonomiczny liczony wielkością poniesionych nakładów na jednego mieszkańca, korzystającego z realizowanej inwestycji infrastrukturalnej. Ponadto przy realizacji zadań przewiduje się współdziałanie z innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi działającymi i inwestującymi na terenie gminy w celu optymalizacji wydatków.

Załącznik Nr 5 do uchwały Nr 1432/XLVIII/2023
Rady Miasta Lublin
z dnia 30 marca 2023 r.
Zalacznik5.xml

Dane przestrzenne, o których mowa w art. 67a ust. 3 i 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (j.t. Dz.U. z 2020 r. poz. 293 z późn. zm.) ujawnione zostaną po kliknięciu w ikonę