

UZASADNIENIE

do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie – w części I

*(sporządzone na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r.
o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2026 r. poz. 538 z późn. zm.)*

Informacja dotycząca procedury planistycznej, w tym sposobu realizacji wymogów
wynikających z art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12 oraz art. 1 ust. 3 ustawy

art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12

Zagadnienia, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12 ustawy, dotyczą udziału społeczeństwa i zachowania jawności procedur. Przy sporządzaniu projektu planu uwzględniono je w zakresie wynikającym z przepisów rozdziału 1a „Partycypacja społeczna”, w związku z art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określających procedurę planistyczną oraz w zakresie wynikającym z przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670) dotyczących sposobu przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zapewniono udział społeczeństwa w pracach nad projektem planu, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, z zachowaniem jawności i przejrzystości procedur planistycznych.

Opracowanie projektu planu miejscowego realizuje uchwałę Nr XXXVIII/787/2026 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 lutego 2026 r., w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie.

Sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pozwoli na ustalenie zasad zagospodarowania oraz zabudowy na terenach należących do Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, celem efektywnego wykorzystania oraz pozyskania części z nich na rzecz Gminy Miasta Rzeszów. Opracowanie pozwoli wykształcić połączenia komunikacyjne omijające obecny, przeciążony układ komunikacyjny centrum osiedla Zwińczyca, a także zaktywizuje niezagospodarowane dotychczas tereny, wykorzysta dolinę potoku Lubcza do prowadzenia aktywności na wolnym powietrzu, a także zaspokoi potrzeby społeczne i gospodarcze, jednocześnie zabezpieczając tereny pod realizację celów publicznych, stosownie do przeprowadzonych pod tym kątem analiz infrastruktury społecznej oraz zapisów Studium miasta Rzeszowa.

Dnia 26 marca 2026 r., Prezydent Miasta Rzeszowa poprzez ogłoszenie w miejscowej prasie, obwieszczenie na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Miasta Rzeszowa, w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Urzędu, ogłosił o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie, wskazując nieprzekraczalny termin składania wniosków do dnia 17 kwietnia 2026 r. oraz zasady ich składania. W wyznaczonym terminie wpłynęły cztery pisma zawierające wnioski od osób fizycznych i prawnych. Wszystkie wnioski wniesione w terminie zostały przeanalizowane i uwzględnione na etapie sporządzania projektu planu miejscowego.

W trakcie sporządzania projektu planu przeanalizowano i wzięto pod uwagę wnioski od właściwych instytucji i organów, o których mowa w art. 17 pkt 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Do projektu planu sporządzono materiały planistyczne, aktualne na dzień przekazywania tego projektu do opiniowania i uzgodnienia. Wnioski wynikające z ich analizy miały wpływ na podjęte decyzje przestrzenne.

Uchwała Nr XXXVIII/787/202 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 lutego 2026 r., w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie, obejmuje obszar o powierzchni około 114,4 ha.

Zgodnie z § 2 ust. 2 uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu miejscowego przewidziano etapowanie prac planistycznych. Z zakresu etapu I wyłączono tereny położone przy granicy w centralnej i południowej części obszaru objętego uchwałą. W rezultacie projekt planu miejscowego w ramach części I obejmuje obszar o powierzchni około 100,4 ha.

W dniu 25 czerwca 2026 r. projekt planu miejscowego został przekazany Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w celu zaopiniowania. Uchwałą z dnia 25 czerwca 2026 r. Komisja zaopiniowała projekt planu miejscowego pozytywnie z jedną uwagą o rozszerzenie katalogu dostępnych usług na terenie 1UE do 1UE-US-UK. Uwaga została uwzględniona.

Początkiem lipca 2026 r. projekt planu miejscowego przekazano do dalszego opiniowania i uzgodnień. Wszystkie uwagi i opinie od instytucji i organów zostały przeanalizowane i wzięte pod uwagę. Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków uzgodnił projekt planu miejscowego z następującym warunkiem konserwatorskim: „w części tekstowej oraz graficznej projektu planu zagospodarowania przestrzennego należy uzupełnić informacje o występowaniu stanowiska archeologicznego nr 3 w Raławówce (AZP 104-75/26), wpisanego do gminnej oraz wojewódzkiej ewidencji zabytków.” Uwaga została uwzględniona, treść została zawarta zarówno w części tekstowej i graficznej planu miejscowego jak i w uzasadnieniu do projektu planu oraz prognozie oddziaływania na środowisko. Ponadto Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wskazał w piśmie zakres projektu z prognozą, który powinien zostać przeanalizowany i zweryfikowany w celu pozytywnego zaopiniowania. W związku z czym zostały wprowadzone w prognozie następujące zmiany: rozszerzenie analizy klimatu akustycznego (*rozdział VII.6. Oddziaływanie na klimat akustyczny, strona 52*), uwzględniając m. in. takie elementy projektu planu, jak:

- nieprzekraczalne linie zabudowy, nie narzucające lokalizacji zabudowy, a jedynie stanowiące granice poza którą nie może być lokalizowana;
- przeznaczenie uzupełniające w terenach MN – tereny usług, które mogą być lokalizowane w terenach MN, najkorzystniej w pierwszej linii zabudowy (lub budynki gospodarcze/garażowe), z zastrzeżeniem, że decyzja o konfiguracji lokalizacji poszczególnej zabudowy należy do inwestora;
- dystans jaki pomiędzy jezdnią główną w terenach drogi zbiorczej a terenami chronionymi akustycznie, stworzą wprowadzone jezdnie dodatkowe oraz nakaz lokalizacji dróg dla pieszych i rowerów;
- znaczna szerokość wyznaczonych terenów KDZ, uwzględniająca strefę niezbędną do wykonania robót ziemnych (nasypów i wykopów) i jednocześnie zwrócono uwagę na fakt, że prowadzenie drogi w wykopie będzie stanowiło naturalną barierę odbijającą hałas, generowany przez ruch samochodowy;
- zwrócono uwagę, że na etapie projektu realizacyjnego planowanej drogi zostaną wykonane analizy akustyczne, które ocenią czy poziomy hałasu w środowisku i zadecydują

o ewentualnym zastosowaniu dodatkowych rozwiązań inżynierskich, niwelujących hałas komunikacyjny, tj. ekrany akustyczne czy tzw. „ciche nawierzchnie”.

Natomiast w stosunku do identyfikacji JCWP - dokonano prawidłowej identyfikacji jednolitych części wód powierzchniowych w obrębie projektu planu (*rozdział VII.3. Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne, strona 46*). Zmiany zostały szczegółowo opisane i wysłane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie w celu powtórnego zaopiniowania i weryfikacji wprowadzonych zmian. W toku ponownego opiniowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie ponownie wskazał na konieczność szczegółowego przeanalizowania ustaleń w zakresie objętym prognozą oddziaływania na środowisko, w szczególności dotyczącym wpływu projektowanej drogi zbiorczej na klimat akustyczny terenów chronionych. W odpowiedzi na przedstawione uwagi sporządzono wyczerpujące wyjaśnienia, które zostały przedstawione w piśmie skierowanym do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Rzeszowie. Po analizie przedłożonych wyjaśnień Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Rzeszowie wydał pozytywną opinię do prognozy oddziaływania na środowisko.

art. 1 ust. 3

Ustalając przeznaczenie terenów i określając potencjalny sposób zagospodarowania oraz korzystania z terenów, organ zważył interesy publiczne oraz prywatne, o których mowa w art.1 ust. 3 ustawy. Przyjęte rozwiązania w możliwym zakresie starają się uwzględnić złożone do planu miejscowego wnioski organów oraz instytucji i godzić interesy prywatnych właścicieli działek z ogólnymi potrzebami rozwoju.

Decyzja o wyłączeniu terenów położonych w rejonie granicy, w części centralnej obszaru objętego uchwałą o przystąpieniu do sporządzenia planu, została podjęta w związku z koniecznością przeprowadzenia dodatkowej weryfikacji docelowych kierunków zagospodarowania tego obszaru, z uwzględnieniem obowiązujących dokumentów planistycznych oraz istniejących uwarunkowań formalnoprawnych. W południowej części obszaru wyłączono z opracowania tereny wskazane w Studium jako C.EM ze względu na niekorzystne wskaźniki zagospodarowania tych terenów oraz C.U, na którym zlokalizowane jest stanowisko archeologiczne wpisane do rejestru zabytków Rzeszów-Zwięczyca 4 (AZP 104-76/15) wraz z istniejącą zabudową. Zgodnie ze stanowiskiem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków stanowiska archeologiczne objęte wpisem do rejestru zabytków powinny pozostać niezabudowane, co przesądza o braku możliwości uzyskania uzgodnienia w przypadku ich ujęcia w opracowaniu.

Obszar objęty projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego stanowi istotny element rozwoju części osiedla Zwięczyca, zarówno w wymiarze przestrzenno-funkcjonalnym, jak i społecznym. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium przez przedmiotowy teren przebiega planowana droga zbiorcza, stanowiąca powiązanie pomiędzy drogą wojewódzką (nr 883) al. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty, a drogą krajową (nr 19) ul. Podkarpacka. Wzdłuż wskazanej drogi przewiduje się lokalizację nowego centrum osiedlowego o funkcjach usługowych, ukierunkowanego na obsługę mieszkańców oraz tworzenie nowych miejsc pracy, a także adaptację niezagospodarowanych terenów zieleni w dolinie potoku Lubcza na parki ogólnomiejskie, sprzyjające rozwojowi funkcji rekreacyjnych i aktywności na świeżym powietrzu.

W projekcie planu miejscowego wyznaczono tereny przeznaczone pod realizację inwestycji celu publicznego, w tym zieleni urządzonej, wody powierzchniowe śródlądowe infrastrukturę komunikacji publicznej, a także usługi kultury i rozrywki oraz usługi edukacji lub usługi sportu i rekreacji. Przyjęte rozwiązania przestrzenne stanowią konsekwencję analiz planistycznych oraz realizacji polityki przestrzennej miasta, ukierunkowanej na podnoszenie

jakości życia mieszkańców, w szczególności poprzez zwiększenie dostępności do ogólnodostępnych terenów zieleni urządzonej oraz infrastruktury społecznej.

Na obszarze objętym projektem planu wyznaczono teren oznaczony symbolem 1UE-US-UK, przeznaczony pod usługi edukacji lub usługi sportu i rekreacji, lub usługi kultury i rozrywki. Przyjęcie takiego rozwiązania ma na celu zapewnienie możliwości realizacji inwestycji celu publicznego odpowiadających zarówno obecnym, jak i przyszłym potrzebom mieszkańców, przy zachowaniu elastyczności w zakresie sposobu zagospodarowania terenu. W zakresie usług edukacji przewiduje się w szczególności możliwość realizacji specjalistycznej szkoły ponadpodstawowej, odpowiadającej na zróżnicowane potrzeby edukacyjne miasta.

Lokalizacja terenu w bezpośrednim sąsiedztwie rozległych terenów zieleni urządzonej stwarza korzystne warunki dla realizacji funkcji edukacyjnych, sportowo-rekreacyjnych oraz kulturalnych. Dodatkowym atutem jest sąsiedztwo projektowanego przystanku kolejowego, co zapewni wysoką dostępność komunikacyjną terenu zarówno dla mieszkańców Rzeszowa, jak i osób dojeżdżających z obszaru Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Powiązanie funkcji publicznych z terenami zieleni oraz transportem zbiorowym sprzyja tworzeniu spójnej, atrakcyjnej i łatwo dostępnej przestrzeni publicznej.

Przyjęty katalog przeznaczeń pozwala na dostosowanie sposobu zagospodarowania terenu do zmieniających się potrzeb społecznych, bez konieczności zmiany ustaleń planu miejscowego, przy jednoczesnym zachowaniu publicznego charakteru planowanych inwestycji.

Istotnym elementem projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie – w części I jest system komunikacyjny, którego podstawę stanowią tereny dróg publicznych wyznaczone w części graficznej planu miejscowego, w szczególności: tereny drogi zbiorczej 1KDZ, 2KDZ, teren drogi zbiorczej lub komunikacji kolejowej 1KDZ-KKK, tereny dróg lokalnych 1KDL–4KDL, tereny dróg dojazdowych 1KDD–3KDD oraz teren drogi dojazdowej lub wód powierzchniowych śródlądowych 1KDD-WS, jak również tereny komunikacji drogowej wewnętrznej 1KR–8KR oraz 1KR-WS.

Wyznaczony układ drogowy stanowi konsekwencję przyjętych w uchwale o przystąpieniu do sporządzenia planu (Nr XXXVIII/787/2026 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 24 lutego 2026 r.) celów publicznych, w szczególności wykształcenia nowych powiązań komunikacyjnych omijających przeciążony układ drogowy osiedla Zwięczyca oraz zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów opracowania projektu planu.

Kluczowym elementem układu komunikacyjnego jest droga zbiorcza (1KDZ, 2KDZ, 1KDZ-KKK) stanowiąca połączenie pomiędzy al. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty a ul. Podkarpacką. W obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa przedmiotowy korytarz komunikacyjny został wskazany jako droga główna (klasy G). W projekcie planu dokonano jednak zmiany klasyfikacji funkcjonalnej do drogi zbiorczej (klasy Z).

Zmiana ta wynika z przyjętej funkcji projektowanej drogi oraz rzeczywistego sposobu obsługi terenów przyległych. Odcinek ten, ze względu na znaczną liczbę terenów przeznaczonych pod zabudowę oraz konieczność zapewnienia bezpośredniej obsługi komunikacyjnej licznych działek, wymaga intensywnego dostępu poprzez zjazdy oraz powiązania z układem wewnętrznym. W tym celu w ramach terenów 1KDZ i 2KDZ wydzielono liczne odcinki jezdni dodatkowych (tereny oznaczone jako [kdd], [kdd-igw]), które umożliwiają obsługę poszczególnych nieruchomości.

Charakter funkcjonalny tego układu wyklucza możliwość utrzymania klasy drogi głównej (G), która zakłada ograniczenie liczby zjazdów oraz wysoki standard ruchu tranzytowego. Wprowadzenie dużej liczby zjazdów oraz bezpośredniej obsługi działek

prowadziłoby do istotnego obniżenia bezpieczeństwa ruchu oraz sprzeczności z funkcją drogi klasy G. Z tego względu przyjęcie klasy drogi zbiorczej (KDZ) stanowi rozwiązanie bardziej adekwatne do faktycznej funkcji planowanego układu drogowego.

Jednocześnie należy podkreślić, że obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa dopuszcza możliwość dostosowania parametrów oraz klasy technicznej dróg do ich rzeczywistej funkcji w strukturze przestrzennej. Zgodnie z jego zapisami: *„dopuszczenie zmiany klasy technicznej drogi podstawowego układu transportowego w przedziale jednej klasy, jeżeli analizy ruchu oraz analizy zagospodarowania terenu w otoczeniu planowanej drogi wykażą taką potrzebę”*.

W związku z powyższym przyjęte w projekcie planu rozwiązania pozostają w zgodności z ustaleniami Studium, stanowiąc ich dopuszczalną interpretację wynikającą z lokalnych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych.

Przyjęte rozwiązania mają również istotne znaczenie z punktu widzenia realizacji zasady równoważenia interesu publicznego i prywatnego. W wyniku wyznaczenia drogi KDZ oraz powiązanych z nią jezdni dodatkowych, zapewniono dostęp do drogi publicznej dla szeregu działek, które dotychczas takiego dostępu nie posiadały lub były obsługiwane w sposób pośredni, niewystarczający dla realizacji zabudowy. W efekcie nastąpiło uporządkowanie struktury własnościowej i komunikacyjnej obszaru oraz umożliwienie jego racjonalnego zagospodarowania.

Układ komunikacyjny uzupełniają tereny dróg lokalnych 1KDL–4KDL oraz dróg dojazdowych 1KDD–3KDD, które zapewniają obsługę wewnętrzną terenów inwestycyjnych, a także powiązania z układem zewnętrznym miasta, w szczególności z ul. Karkonoską, ul. Beskidzką, ul. Podkarpacką oraz al. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty. Uzupełnieniem systemu są tereny komunikacji pieszo-rowerowej 1KP oraz 1KP-ZP, pełnią istotną funkcję w zakresie integracji różnych środków transportu, umożliwiając powiązanie obszaru opracowania z terenami kolejowymi oraz potencjalną lokalizacją przystanku kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 106. W konsekwencji rozwiązania te zwiększają dostępność transportu zbiorowego oraz wspierają rozwój zrównoważonej mobilności w obszarze planu.

W granicach terenu 1KO funkcjonuje istniejąca pętla autobusowa, stanowiąca element lokalnego układu transportu zbiorowego oraz wzmacniająca funkcję węzła przesiadkowego tego obszaru, która jako niezbędny element systemu komunikacyjnego została zabezpieczona w ustaleniach projektu planu miejscowego.

Teren oznaczony w projekcie planu symbolem 2KO, stanowiący teren obsługi komunikacji – węzła przesiadkowego, został wyznaczony jako element systemu transportowego o znaczeniu lokalnym, pełniący funkcję integrującą różne środki transportu, w szczególności transport indywidualny oraz zbiorowy. Przeznaczenie to pozostaje w pełnej zgodności z kierunkami polityki przestrzennej określonymi w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa, w którym wskazano rozwój systemu parkingów nazwanego „Park & Ride (P&R)” jako jednego z kluczowych elementów kształtowania zrównoważonego systemu transportowego.

Zgodnie z zapisami Studium:

„Dynamiczny rozwój przestrzenny miasta oraz postępujące zmiany w transporcie publicznym wymagają prowadzenia odpowiedniej polityki parkingowej, której zasady wpisują się w założenia odwróconej piramidy transportowej. Wskazuje się na potrzebę prowadzenia następujących działań:

- *opracowanie i wdrożenie systemu parkingowego P&R, ściśle powiązanego z systemem transportu zbiorowego oraz polityką parkingową w centrum miasta;*
- *budowa parkingów strategicznych przy ulicach wlotowych do miasta, w tym od ul. Podkarpackiej – przy granicy z gminą Boguchwała,*

- *wyposażenie parkingów strategicznych w pętle autobusowe, parkingi dla rowerów, punkty ładowania pojazdów elektrycznych.*”

W świetle powyższego teren 2KO stanowi realizację wskazanej w Studium polityki transportowej, ukierunkowanej na ograniczanie ruchu samochodowego w obszarach centralnych miasta poprzez przejmowanie ruchu indywidualnego na jego obrzeżach i jego integrację z transportem publicznym.

Przyjęte w projekcie planu ustalenia dla terenu 2KO zapewniają realizację funkcji węzła przesiadkowego, w szczególności poprzez możliwość lokalizacji pętli autobusowej, stanowisk postojowych dla pojazdów indywidualnych oraz rowerów, a także powiązanie przestrzenne z układem dróg publicznych, co umożliwia efektywne funkcjonowanie systemu Park & Ride zgodnie z założeniami Studium.

Teren oznaczony w projekcie planu symbolem 1KOP-ZP, stanowiący teren parkingu lub zieleni urządzonej, został wyznaczony jako element uzupełniający systemu obsługi komunikacyjnej oraz strukturę terenów zieleni. W obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa obszar ten został wskazany w ramach przeznaczenia C.KO – terenów obsługi komunikacji, co potwierdza jego predyspozycje do lokalizacji funkcji parkingowych i transportowych.

W projekcie planu miejscowego teren ten został zaadaptowany w formie parkingu w zieleni, stanowiącego rozwiązanie łączące funkcję komunikacyjną z funkcją przyrodniczo-krajobrazową. Przyjęte przeznaczenie uwzględnia położenie w sąsiedztwie terenów zieleni urządzonej w dolinie Wisłoka oraz terenów usługowych, które generują zapotrzebowanie na miejsca postojowe, przy jednoczesnej konieczności zachowania wysokich standardów estetycznych i środowiskowych.

Jednocześnie teren 1KOP-ZP może pełnić w przyszłości funkcję parkingu przesiadkowego (P+R) dla użytkowników potencjalnego przystanku kolejowego planowanego w ciągu linii kolejowej nr 106, co dodatkowo wzmacnia jego znaczenie w systemie integracji transportu zbiorowego z ruchem indywidualnym. Zastosowane rozwiązanie pozwala na realizację potrzeb parkingowych w sposób ograniczający negatywny wpływ na przestrzeń publiczną oraz system przyrodniczy doliny rzecznej, poprzez wprowadzenie zieleni towarzyszącej oraz rozproszonego, nisko intensywnego sposobu zagospodarowania, zgodnego z zasadami kształtowania ładu przestrzennego.

Całość przyjętych rozwiązań stanowi rezultat ważenia interesu publicznego, rozumianego jako zapewnienie spójnego systemu transportowego, dostępności terenów inwestycyjnych oraz realizacji celów rozwojowych miasta, z interesem właścicieli nieruchomości, poprzez zapewnienie im rzeczywistej obsługi komunikacyjnej i możliwości zagospodarowania terenów zgodnie z przeznaczeniem planu.

W strukturze przestrzennej obszaru objętego projektem planu szczególne znaczenie pełnią tereny zieleni urządzonej oznaczone symbolami 12ZP, 17ZP oraz 18ZP, a także tereny wód powierzchniowych śródlądowych lub zieleni urządzonej oznaczone symbolami 1WS-ZP, 2WS-ZP, 3WS-ZP, 4WS-ZP oraz 5WS-ZP, obejmujące w szczególności przebieg potoku Lubcza wraz z jego doliną i otoczeniem biologicznym.

Tereny te, o łącznej powierzchni około 20 ha, stanowią w przeważającej części własność Skarbu Państwa oraz Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa i pełnią istotną funkcję w systemie przyrodniczo-klimatycznym miasta, stanowiąc element lokalnych korytarzy ekologicznych oraz strukturę powiązań ekologicznych w układzie dolin cieków wodnych.

Dolina potoku Lubcza, obejmująca tereny 1WS-ZP–5WS-ZP, wraz z powiązanymi terenami zieleni urządzonej 12ZP, 17ZP i 18ZP, stanowi istotny komponent systemu retencji wód opadowych oraz naturalnego przewietrzania terenów zurbanizowanych. Jednocześnie obszar ten, zgodnie z uwarunkowaniami ekofizjograficznymi, cechuje się ograniczoną przydatnością

dla zabudowy, wynikającą z niekorzystnych warunków gruntowo-wodnych oraz lokalnych predyspozycji do występowania spływu powierzchniowego.

Tereny zieleni urządzonej oznaczone symbolami 12ZP, 17ZP oraz 18ZP stanowią ogólnomiejskie tereny parkowe, przeznaczone do realizacji funkcji rekreacyjnych, wypoczynkowych oraz społecznych. W ich ramach dopuszcza się urządzenie przestrzeni publicznych o charakterze parkowym, w tym lokalizację ciągów pieszych i rowerowych, miejsc rekreacji i wypoczynku, placów zabaw, urządzeń sportu i rekreacji, a także elementów małej architektury.

Przyjęte w projekcie planu ustalenia dla ww. terenów zapewniają zachowanie ich funkcji przyrodniczych, krajobrazowych i retencyjnych, przy jednoczesnym umożliwieniu ich wykorzystania jako ogólnodostępnych przestrzeni publicznych o funkcjach rekreacyjnych. W ramach tych terenów dopuszczono realizację infrastruktury pieszo-rowerowej, urządzeń wodnych oraz elementów zieleni urządzonej, co pozwala na integrację funkcji środowiskowych z funkcjami społecznymi, bez naruszania ciągłości systemu ekologicznego.

W odniesieniu do terenów wód powierzchniowych śródlądowych lub zieleni urządzonej oznaczonych symbolami 1WS-ZP, 2WS-ZP, 3WS-ZP, 4WS-ZP oraz 5WS-ZP, obejmujących potok Lubcza, ustalenia planu przewidują zachowanie ich naturalnego charakteru hydrograficznego z jednoczesnym dopuszczeniem ich zagospodarowania w formie ciągów spacerowych i tras pieszo-rowerowych. W terenach tych możliwa jest realizacja mostów i kładek pieszo-rowerowych, umożliwiających powiązanie przestrzeni po obu stronach doliny. Dodatkowo dopuszcza się wprowadzenie urządzeń wodnych, elementów zieleni urządzonej wzdłuż brzegów cieków oraz niewielkiej infrastruktury towarzyszącej funkcjom rekreacyjnym, przy jednoczesnym zachowaniu dominującego udziału powierzchni biologicznie czynnej oraz ochronie ciągłości korytarza ekologicznego.

Wskazane rozwiązania pozwalają na równoczesne pełnienie przez te tereny funkcji przyrodniczych, retencyjnych oraz rekreacyjno-publicznych, przy zachowaniu ich kluczowej roli w strukturze systemu błękitno-zielonej infrastruktury miasta oraz w powiązaniu z lokalnymi korytarzami ekologicznymi doliny rzeki Wisłok.

Jednocześnie należy wskazać, że przedmiotowe tereny w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa zostały wskazane również jako obszary zieleni urządzonej oznaczone symbolem C.ZP, co zapewnia pełną zgodność przyjętych w projekcie planu rozwiązań z kierunkami polityki przestrzennej gminy.

Tereny zieleni urządzonej oznaczone w projekcie planu symbolami 2ZP, 3ZP, 5ZP, 8ZP, 9ZP, 10ZP, 11ZP, 14ZP, 16ZP, 19ZP, 20ZP oraz 21ZP zostały wyznaczone jako niewielkie powierzchniowo fragmenty działek, powstałe w wyniku wydzielenia terenu drogi zbiorczej 1KDZ oraz powiązanych elementów układu komunikacyjnego. Z uwagi na ich niewielką powierzchnię oraz parametry geometryczne, tereny te nie stwarzają możliwości racjonalnego zagospodarowania w kierunku zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ani innej zabudowy kubaturowej.

W związku z powyższym przeznaczono je na funkcję zieleni urządzonej, pełniącej w szczególności rolę zieleni izolacyjnej oraz uzupełniającej w strukturze przestrzennej układu drogowego. Rozwiązanie to wynika z konieczności zapewnienia ładu przestrzennego oraz minimalizacji negatywnych oddziaływań układu komunikacyjnego na tereny przyległe.

Jednocześnie przyjęte ustalenia stanowią wyraz ważenia interesu publicznego i prywatnego, umożliwiając racjonalne zagospodarowanie nieruchomości poprzez uniknięcie pozostawienia niewykorzystanych, nieforemnych fragmentów działek o ograniczonej przydatności inwestycyjnej. W efekcie właściciele nieruchomości uzyskują możliwość ich

zbycia lub zagospodarowania w sposób spójny z ustaleniami planu, natomiast gmina zapewnia realizację spójnego i funkcjonalnego układu przestrzennego.

Informacja dotycząca rozwiązań projektu planu miejscowego, w tym sposobu realizacji wymogów wynikających z art. 1 ust. 2 pkt 1-10 i pkt 13-15 oraz ust. 4 ustawy.

Zagadnienia, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 1-10 i pkt 13-15 i ust. 4 ustawy, uwzględniono w projekcie mpzp nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie – w części I, w zakresie wymaganym dla ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, stosownie do przepisów: art. 15, który określa obowiązkowy i dopuszczalny zakres ustaleń planu miejscowego.

Zagadnienia te uwzględniono stosownie do występujących uwarunkowań mających wpływ na zagospodarowanie terenów objętych projektem planu miejscowego, w zakresie niezbędnym dla zapewnienia ładu przestrzennego, zrównoważonego rozwoju oraz z uwzględnieniem wymagań urbanistyki i architektury, co uzasadniono poniżej.

art. 1 ust. 2 pkt 1, 1a i 2

Obszar objęty projektem planu miejscowego, w części I, obejmuje powierzchnię około 100,4 ha i położony jest w południowo-zachodniej części Rzeszowa, na osiedlu Zwięczyca, w rejonie ulic: al. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty, Karkonoskiej, Beskidzkiej, Tadeusza Nalepy oraz Podkarpackiej. Teren ten jest obecnie w znacznym stopniu niezainwestowany i stanowią

go w przeważającej części grunty rolne, łąki i pastwiska, przy czym w jego mniejszej części występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. W granicach obszaru zlokalizowane są również tereny komunikacji kolejowej, w tym linia kolejowa nr 106 Rzeszów Główny – Jasło.

W zakresie realizacji wymagań wynikających z art. 1 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym projekt planu miejscowego został sporządzony w sposób zapewniający kształtowanie ładu przestrzennego, w tym zasad urbanistyki i architektury, oraz uwzględniający walory architektoniczne i krajobrazowe obszaru.

Przyjęta struktura funkcjonalno-przestrzenna opiera się na czytelnym zróżnicowaniu terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN), terenów usług (U), terenów usług lub produkcji (U-P), a także terenów usług publicznych, w szczególności teren usług edukacji lub usług sportu i rekreacji lub usług kultury i rozrywki (UE-US-UK) oraz usług kultury i rozrywki (UK). Układ ten został zaprojektowany w sposób zapewniający uporządkowanie struktury urbanistycznej oraz stopniowanie intensywności i charakteru zagospodarowania w zależności od pełnionej funkcji.

Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN) stanowią podstawową funkcję mieszkaniową obszaru. W ich ramach dopuszczono realizację usług o charakterze uzupełniającym, lokalizowanych w obrębie działek budowlanych, co umożliwia zaspokojenie podstawowych potrzeb mieszkańców oraz rozwój drobnej aktywności usługowej bez naruszania dominującej funkcji mieszkaniowej. Jednocześnie należy podkreślić, że w celu zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przylegających do projektowanej drogi klasy zbiorczej (KDZ), wyznaczono tereny jezdni dodatkowych, które stanowią uzupełnienie układu drogowego i zapewniają bezpośrednią oraz pośrednią obsługę komunikacyjną poszczególnych działek budowlanych, ograniczając jednocześnie konieczność lokalizacji licznych bezpośrednich zjazdów z drogi zbiorczej.

Tereny usługowe (U) zostały wyznaczone jako przestrzenie koncentracji funkcji usługowych o zróżnicowanym charakterze – od podstawowych po ogólnomiejskie i regionalne. Ich rozmieszczenie wynika z potrzeby kształtowania lokalnych ośrodków usługowych oraz zapewnienia równomiernego dostępu do usług w strukturze obszaru, przy jednoczesnym zachowaniu czytelnych zasad kompozycji urbanistycznej.

Tereny 1U, 2U oraz 3U zostały przeznaczone pod usługi, obejmujące funkcje o charakterze podstawowym, ogólnomiejskim oraz regionalnym. Tereny te zostały ukształtowane w powiązaniu z projektowanym układem komunikacyjnym, przy czym ich obsługa odbywa się zarówno bezpośrednio z dróg publicznych, jak i poprzez jezdnie dodatkowe, co pozwala na ograniczenie liczby bezpośrednich zjazdów i zapewnia prawidłowe funkcjonowanie układu drogowego. W celu uporządkowania struktury zabudowy oraz zapewnienia jej czytelności w przestrzeni, w obrębie terenów usługowych wyznaczono nieprzekraczalne linie zabudowy, określające zasady sytuowania obiektów i kształtowania frontów zabudowy w nawiązaniu do układu komunikacyjnego i sąsiednich funkcji.

Teren 4U został przeznaczony pod usługi o charakterze ogólnomiejskim i regionalnym. Przyjęte ustalenia planu umożliwiają realizację obiektów usługowych o wyższej randze przestrzennej, stanowiących istotny element zagospodarowania tej części obszaru. W celu kształtowania uporządkowanej i atrakcyjnej kompozycji urbanistycznej wyznaczono zarówno nieprzekraczalne, jak i obowiązujące linie zabudowy.

Dodatkowo w ramach terenu wydzielono części terenu [kop-zp] przeznaczone pod parkingi lub zieleń urządzoną. Rozwiązanie to przyjęto nie tylko w celu zapewnienia odpowiedniej obsługi parkingowej planowanych usług, lecz również z uwagi na uwarunkowania fizjograficzne terenu. Obszary te obejmują fragmenty dolin nieckowatych pełniących istotną rolę w przewietrzaniu tej części miasta. Ograniczenie możliwości lokalizacji zabudowy w tych miejscach pozwala zachować naturalne warunki przepływu mas powietrza oraz przeciwdziała powstawaniu zastoisk chłodnego powietrza, w szczególności po północnej stronie terenu 4U. Przyjęte rozwiązanie stanowi realizację zasad racjonalnego kształtowania zabudowy z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań środowiskowych i klimatycznych.

W południowej części terenu wydzielono również obszar [zp] przeznaczony pod zieleń urządzoną. Wyznaczenie tego terenu wynika z występowania stanowiska archeologicznego Rzeszów-Zwięczyca 10 (AZP 104-76/25; nr wpisu do rejestru zabytków A-897 z dnia 12.02.1992 r.), wpisanego do rejestru zabytków. W toku procedury planistycznej Podkarpacki Wojewódzki Konserwator Zabytków wskazał konieczność wyłączenia tego obszaru spod zabudowy. W związku z powyższym teren ten przeznaczono pod zieleń urządzoną, co pozwala na zachowanie i ochronę cennych wartości dziedzictwa kulturowego przy jednoczesnym harmonijnym włączeniu go w strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru objętego planem miejscowym.

Teren 5U został przeznaczony pod usługi o charakterze ogólnomiejskim i regionalnym. Jego lokalizacja przy projektowanej drodze zbiorczej oraz w sąsiedztwie terenów komunikacji związanych z planowanym węzłem przesiadkowym zapewnia wysoką dostępność komunikacyjną i predysponuje go do realizacji funkcji o znaczeniu ponadlokalnym.

Przyjęte w planie miejscowym parametry zabudowy umożliwiają realizację obiektów usługowych o zróżnicowanym programie funkcjonalnym, stanowiących ważny element rozwoju społecznego, edukacyjnego i gospodarczego tej części miasta. Teren ten może pełnić funkcję miejsca lokalizacji usług związanych z edukacją, nauką, kulturą oraz popularyzacją wiedzy.

Jako przykładową formę zagospodarowania wskazuje się możliwość realizacji planetarium, obserwatorium lub innego obiektu o charakterze edukacyjno-naukowym, stanowiącego atrakcyjną przestrzeń dla mieszkańców Rzeszowa oraz gmin sąsiednich. Tego

rodzaju zagospodarowanie wpisująłoby się w funkcję usług ogólnomiejskich i regionalnych, jednocześnie wzmacniając ofertę edukacyjną i kulturalną miasta oraz tworząc nowy punkt aktywności społecznej o znaczeniu ponadlokalnym.

Dodatkowym atutem terenu jest jego położenie w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego węzła przesiadkowego oraz terenów przewidzianych pod obsługę komunikacji. W przypadku realizacji w przyszłości przystanku kolejowego na linii kolejowej nr 106 możliwe będzie zapewnienie dogodnego dostępu do obiektu transportem zbiorowym, zarówno kolejowym, jak i autobusowym. Takie rozwiązanie wpisuje się w założenia zrównoważonej mobilności oraz sprzyja ograniczaniu udziału transportu indywidualnego przy obsłudze obiektów generujących ruch o znaczeniu ponadlokalnym.

Lokalizacja terenu na obrzeżach miasta stanowi dodatkowy walor w przypadku realizacji obiektu takiego jak planetarium lub obserwatorium. Ograniczony wpływ intensywnej zabudowy miejskiej oraz korzystniejsze warunki obserwacyjne sprzyjają pełnieniu funkcji edukacyjnych i popularyzujących naukę. Jednocześnie usytuowanie terenu w sąsiedztwie rozległych terenów zieleni urządzonej pozwala na harmonijne wyeksponowanie charakterystycznej formy architektonicznej tego typu obiektów, bez konkurencji ze strony intensywnej zabudowy, co dodatkowo podnosi ich walory przestrzenne i krajobrazowe.

Teren usług lub produkcji (U-P) stanowi obszar aktywności gospodarczej, w którym dopuszcza się współwystępowanie funkcji usługowej i produkcyjnej. Przyjęte rozwiązania planistyczne umożliwiają elastyczne kształtowanie struktury funkcjonalnej tego terenu, przy jednoczesnym zapewnieniu ładu przestrzennego poprzez określenie parametrów zabudowy, gabarytów oraz zasad zagospodarowania ograniczających potencjalne konflikty przestrzenne.

Zgodnie z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa obszar ten położony jest w strefie C.U – terenów usługowych. W ramach tej strefy dopuszcza się również funkcję produkcyjną w zakresie „produkcji 1”, obejmującą wyłącznie produkcję niezaliczaną do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym przeznaczenie w projekcie planu części tego obszaru pod teren usług lub produkcji stanowi jedynie uzupełnienie dominującej funkcji usługowej i obejmuje niewielką część całego obszaru wskazanego w Studium, co zapewnia pełną zgodność z jego ustaleniami.

Jednocześnie w przepisach planu miejscowego wprowadzono jednoznaczne ograniczenia w zakresie ochrony środowiska, polegające na zakazie lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz zakazie sytuowania zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. W efekcie dopuszczona funkcja produkcyjna ma charakter wyłącznie nieuciążliwy i niegenerujący ponadnormatywnych oddziaływań, co dodatkowo wzmacnia zgodność przyjętych rozwiązań z zasadami ochrony środowiska oraz minimalizuje ryzyko konfliktów funkcjonalno-przestrzennych.

Teren 1UE-US-UK przeznaczono pod usługi edukacji, usługi sportu i rekreacji oraz usługi kultury i rozrywki, stanowiące inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym. Na terenie mogą zostać zrealizowane obiekty o funkcji edukacyjnej, w szczególności specjalistyczna szkoła ponadpodstawowa ukierunkowana na kształcenie zawodowe lub techniczne. Mogą być tu również lokalizowane obiekty usług sportu i rekreacji, takie jak hala sportowa, kompleks boisk wielofunkcyjnych czy centrum rekreacyjno-treningowe, a także obiekty usług kultury i rozrywki, w szczególności sala widowiskowo-kinowa lub centrum wystawienniczo-edukacyjne, służące realizacji funkcji publicznych i integracji społecznej mieszkańców.

Przyjęte w planie miejscowym linie zabudowy zostały ukształtowane z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań środowiskowych i fizjograficznych. Ich przebieg wynika

w szczególności z konieczności odsunięcia zabudowy od obszarów zagrożonych ruchami masowymi ziemi, dolin nieckowatych pełniących funkcję przewietrzania terenu oraz istniejącego użytku leśnego. Dzięki temu możliwe jest racjonalne wykorzystanie terenu przy jednoczesnym poszanowaniu jego walorów przyrodniczych i ograniczeń wynikających z warunków naturalnych.

Istotnym uwarunkowaniem lokalizacyjnym terenu 1UE-US-UK jest jego potencjalne powiązanie z systemem transportu zbiorowego, w tym z komunikacją kolejową. W przypadku realizacji w przyszłości przystanku kolejowego na linii kolejowej nr 106, teren ten będzie posiadał dogodne warunki dostępności w oparciu o transport publiczny, co wzmacnia jego predyspozycje do lokalizacji funkcji oświatowych o znaczeniu ponadlokalnym i regionalnym.

Lokalizacja terenu 1UE-US-UK w strukturze obszaru objętego planem zapewnia jego dobrą dostępność komunikacyjną zarówno dla mieszkańców nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę, jak i istniejących osiedli. Przyjęte rozwiązania sprzyjają realizacji określonych funkcji w sposób zgodny z zasadami ładu przestrzennego oraz zrównoważonego rozwoju.

Teren 1UK został przeznaczony pod usługi kultury i rozrywki, w szczególności z przeznaczeniem pod realizację obiektu domu kultury, zgodnie z wnioskiem Rady Osiedla Zwińczyca. Wyznaczenie tego terenu stanowi odpowiedź na zidentyfikowane potrzeby lokalnej społeczności w zakresie zapewnienia przestrzeni dla działalności kulturalnej, integracyjnej oraz społecznej, stanowiącej istotny element budowania więzi sąsiedzkich i tożsamości osiedla.

Przyjęte w planie miejscowym rozwiązania przestrzenne umożliwiają lokalizację obiektu o funkcji publicznej, który może pełnić rolę wielofunkcyjnego centrum aktywności lokalnej. W szczególności dopuszczone przeznaczenie pozwala na realizację działań kulturalnych, edukacyjnych, warsztatowych oraz wydarzeń społecznych skierowanych do różnych grup wiekowych mieszkańców.

Teren 1UK wyróżnia się szczególną lokalizacją w strukturze przestrzennej obszaru, w tym położeniem w rejonie przecięcia osi widokowych projektowanej drogi klasy KDZ. Uwarunkowanie to stwarza możliwość ukształtowania obiektu o wysokich walorach kompozycyjnych, który może pełnić funkcję dominanty przestrzennej lub punktu orientacyjnego w krajobrazie urbanistycznym, wzmacniając czytelność i identyfikację przestrzeni wzdłuż trasy.

Lokalizacja terenu 1UK została dostosowana do istniejących i projektowanych powiązań komunikacyjnych, zapewniając jego dobrą dostępność zarówno w ruchu pieszym, jak i samochodowym oraz rowerowym. W efekcie teren ten stanowi istotne uzupełnienie systemu usług publicznych w obszarze objętym planem miejscowym.

W projekcie planu miejscowego uwzględniono przebieg istniejącej infrastruktury kolejowej, w tym wiadukt kolejowy, pod którym zaprojektowano przebieg drogi zbiorczej. Rozwiązanie to dotyczy terenów oznaczonych symbolami 1KDZ-KKK, 1KKK oraz 2KKK, a także części terenów wydzielonych liniami podziału wewnętrznego oznaczonych jako [kpp-kkk] oraz [kdz-kpp-kkk]. Przyjęte ustalenia wynikają z istniejących uwarunkowań przestrzennych i technicznych oraz zapewniają powiązanie podstawowego układu komunikacyjnego obszaru z infrastrukturą kolejową.

Na terenach kolejowych przewidziano również możliwość lokalizacji przystanku kolejowego, co stanowi istotne wzmocnienie dostępności transportu zbiorowego dla projektowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej. Odległość pomiędzy sąsiednimi istniejącymi przystankami kolejowymi wynosi ok. 800 m, co uzasadnia wprowadzenie dodatkowego punktu obsługi pasażerskiej w analizowanym obszarze.

Lokalizacja przystanku jest szczególnie zasadna w kontekście planowanego zagospodarowania terenów o zróżnicowanej funkcji, obejmujących zarówno rozległe tereny zieleni urządzonej, jak i tereny usługowe, które w przyszłości mogą generować istotny ruch

pasażerski. Wprowadzenie przystanku kolejowego zapewnia zatem odpowiednią integrację przestrzeni objętej planem z systemem transportu publicznego oraz wzmacnia jej dostępność w skali miasta.

Przyjęte w projekcie planu miejscowego rozwiązania przestrzenne realizują zasady zrównoważonego rozwoju, poprzez wyważenie potrzeb inwestycyjnych z koniecznością ochrony walorów środowiskowych oraz zapewnienia wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania. Struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru została ukształtowana w sposób umożliwiający racjonalne wykorzystanie terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową i usługową, przy jednoczesnym zachowaniu i kształtowaniu systemu terenów zieleni urządzonej jako elementu poprawiającego warunki życia mieszkańców. Istotnym elementem przyjętych rozwiązań jest również integracja funkcji urbanistycznych z systemem komunikacyjnym, w tym rozwój powiązań pieszo-rowerowych oraz transportu zbiorowego, co ogranicza presję transportu indywidualnego i sprzyja bardziej efektywnemu wykorzystaniu przestrzeni. Całość ustaleń planu zapewnia harmonijny rozwój obszaru przy jednoczesnym poszanowaniu ładu przestrzennego oraz racjonalnym gospodarowaniu przestrzenią.

art. 1 ust. 2 pkt 3

Ustalenia projektu planu miejscowego uwzględniają wymagania ochrony środowiska i przyrody. Przyjęte rozwiązania oparte zostały na analizach ekofizjograficznych i zweryfikowane w prognozie oddziaływania na środowisko, sporządzonej na potrzeby projektu planu miejscowego.

W projekcie mpzp nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie - w części I przyjęto rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczenie potencjalnie negatywnych oddziaływań na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Dotyczą one następujących jego elementów:

- ochrony wód i środowiska gruntowo-wodnego – poprzez położenie części terenów w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej „Zwiężczyca” oraz wprowadzenie obowiązku uwzględnienia przepisów odrębnych w tym zakresie; ustalono również zasady gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi oparte na retencji, infiltracji oraz wykorzystaniu rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury, z dopuszczeniem odprowadzenia do sieci kanalizacji deszczowej lub rowów z zastosowaniem urządzeń opóźniających odpływ, a także zakaz odprowadzania wód opadowych i roztopowych na tereny kolejowe;
- ochrony przed zagrożeniami naturalnymi – poprzez uwzględnienie występowania terenów zagrożonych ruchami masowymi oraz położenia części obszaru w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią potoku Lubcza, co znalazło odzwierciedlenie w kształtowaniu zasad zagospodarowania terenów;
- ochrony przed ponadnormatywnym oddziaływaniem inwestycji – poprzez zakaz lokalizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz zakaz lokalizacji zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku powstania poważnej awarii przemysłowej;
- ochrony zasobów przyrodniczych i kształtowania zieleni – poprzez ustalenie przeznaczeń terenów zieleni urządzonej oraz obowiązku zapewnienia odpowiedniego udziału powierzchni biologicznie czynnej na terenach zabudowy mieszkaniowej, usługowej, usługowej z produkcją oraz terenach usług edukacji lub usług sportu i rekreacji lub usług kultury i rozrywki;
- ochrona przed hałasem – ustalono wyznaczenie nieprzekraczalnych linii zabudowy oraz zakaz handlu wielkopowierzchniowego;

- ochrony krajobrazu – poprzez określenie zasad kształtowania zabudowy dla poszczególnych terenów, w tym nieprzekraczalnych linii zabudowy oraz parametrów urbanistycznych regulujących intensywność i gabaryty zabudowy.

W granicach projektu planu miejscowego występują tereny o zróżnicowanych uwarunkowaniach środowiskowych, w tym doliny oraz obniżenia terenowe, które determinują sposób zagospodarowania i zostały w części przeznaczone pod funkcje zieleni oraz użytkowanie niekubaturowe.

Wskazane w projekcie planu miejscowego przeznaczenia terenów, w tym udział terenów zieleni urządzonej, ustalone zasady gospodarowania wodami opadowymi oraz ograniczenia w zakresie dopuszczalnych oddziaływań inwestycji, będą sprzyjały zachowaniu równowagi środowiskowej oraz zmniejszeniu podatności obszaru na zmiany klimatu.

art. 1 ust. 2 pkt 4

Ustalenia projektu planu miejscowego w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków uwzględniają występowanie licznych stanowisk archeologicznych oraz obiektów o wartościach historycznych, a przyjęte rozwiązania mają na celu zapewnienie ich zachowania oraz właściwej ochrony w procesie zagospodarowania terenów. W projekcie planu wyznaczono strefy ochrony konserwatorskiej oraz wprowadzono zasady zagospodarowania dostosowane do uwarunkowań archeologicznych i zabytkowych.

W szczególności:

- wyznaczono strefę ochrony konserwatorskiej związaną z występowaniem stanowiska archeologicznego wpisanego do Rejestru Zabytków – stanowisko archeologiczne Rzeszów - Zwiężczyca 10 (AZP 104-76/25; nr wpisu: A-897 z dn. 12.02.1992 r.), dla którego obowiązuje ochrona wynikająca z przepisów odrębnych dotyczących zabytków;
- wyznaczono strefy ochrony konserwatorskiej obejmujące stanowiska archeologiczne ujęte w Wojewódzkiej oraz Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Rzeszowa:
 - Rzeszów – Zwiężczyca 8 (AZP 104-76/23),
 - Rzeszów – Zwiężczyca 9 (AZP 104-76/24),
 - Rzeszów – Zwiężczyca 11 (AZP 104-76/26);
- wyznaczono strefę ochrony konserwatorskiej obejmującą stanowisko archeologiczne Raławówka 3 (AZP 104-75/26) ujęte w Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków oraz Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta i Gminy Boguchwała;
- obejmuje się ochroną obiekt ujęty w Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Rzeszowa – most kolejowy nad potokiem Lubczą na linii kolejowej nr 106, dla którego ustala się zachowanie konstrukcji wraz z murami oporowymi, zachowanie formy architektonicznej oraz wszystkich elementów kamiennych i ceglanych;
- część terenów objętych planem położona jest w obszarze obserwacji archeologicznej wyznaczonym w Gminnym Programie Opieki nad zabytkami dla miasta Rzeszowa na lata 2025–2028, oznaczonym w części graficznej planu miejscowego.

Tereny objęte ww. formami ochrony należy zagospodarować zgodnie z ustaleniami planu miejscowego oraz przepisami odrębnymi dotyczącymi ochrony zabytków, przy czym przyjęte rozwiązania przestrzenne umożliwiają realizację nowych funkcji przy jednoczesnym zachowaniu i zabezpieczeniu wartości kulturowych oraz archeologicznych obszaru. Szczególnym rozwiązaniem planistycznym jest pozostawienie bez możliwości zabudowy terenu stanowiska archeologicznego wpisanego do rejestru zabytków, zgodnie z wnioskiem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, co ma na celu jego zabezpieczenie oraz zachowanie jego wartości archeologicznych w stanie nienaruszonym.

Na obszarze planu miejscowego nie występują dobra kultury współczesnej.

art. 1 ust. 2 pkt 5

Nie przewiduje się negatywnych skutków realizacji ustaleń projektu mpzp nr 368/2/2026 - w części I na zdrowie ludzi. W ustaleniach projektu planu miejscowego wykluczono lokalizację usług zaliczanych do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu przepisów dotyczących ochrony środowiska.

Dopuszczone usługi lub produkcja nie będą powodować pogorszenia warunków życia mieszkańców. Nie wpłyną one również na pogorszenie stanu powietrza atmosferycznego. Zachowane zostaną odpowiednie standardy środowiska.

Zaopatrzenie w energię ciepłą może się odbywać z miejskiej sieci ciepłowniczej lub z indywidualnych niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych źródeł ciepła z wykorzystaniem gazu, odnawialnych źródeł energii lub energii elektrycznej, co pozytywnie wpłynie na jakość powietrza. Przyjęte rozwiązania przestrzenne minimalizują potencjalne konflikty funkcjonalno-przestrzenne, zapewniając utrzymanie standardów jakości środowiska w obszarze objętym planem.

Ustalenia projektu planu miejscowego uwzględniają występowanie terenów zagrożonych ruchami masowymi oraz obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, jednak przyjęte rozwiązania przestrzenne oraz istniejące uwarunkowania terenowe pozwalają na zapewnienie bezpieczeństwa ludzi i mienia w granicach obszaru objętego planem. Tereny zagrożone ruchami masowymi obejmują przede wszystkim skarpy o zróżnicowanej ekspozycji, częściowo porośnięte roślinnością leśną, co sprzyja ich stabilizacji i ogranicza możliwość intensyfikacji procesów osuwiskowych. Jednocześnie wyznaczone przeznaczenia terenów oraz zasady ich zagospodarowania uwzględniają te uwarunkowania poprzez odpowiednie kształtowanie struktury zabudowy i wyłączenie z intensywnego zagospodarowania najbardziej wrażliwych fragmentów.

W zakresie zagrożenia powodziowego należy wskazać, że granica obszaru szczególnego zagrożenia powodzią związana jest z przebiegiem koryta potoku Lubcza oraz jego bezpośrednim sąsiedztwem, przy czym nie obejmuje ona terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową ani usługową. Takie ukształtowanie przestrzenne powoduje, że funkcje osadnicze lokalizowane są poza strefą oddziaływania wód powodziowych, co zapewnia brak kolizji pomiędzy planowanym zagospodarowaniem a ryzykiem powodziowym oraz umożliwia bezpieczne użytkowanie terenów zgodnie z ich przeznaczeniem.

W projekcie planu miejscowego uwzględniono zasady projektowania uniwersalnego, stosownie do wymogów ustawy, poprzez kształtowanie przestrzeni publicznych, układu komunikacyjnego oraz funkcji usługowych w sposób zapewniający możliwie równy i bezpieczny dostęp dla wszystkich użytkowników, w tym osób o szczególnych potrzebach i ograniczonej mobilności. Ustalenia planu miejscowego nie wprowadzają ograniczeń w zakresie dostępności przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami.

art. 1 ust. 2 pkt 6

W projekcie planu miejscowego uwzględniono walory ekonomiczne przestrzeni. Ustalone przeznaczenie terenów i zasad ich zagospodarowania aktywizują grunty, niegdyś użytkowane rolniczo, obecnie w dużej mierze niezagospodarowane, nieużytkowane grunty, w pełni wykorzystując ich potencjał.

art. 1 ust. 2 pkt 7

W zagospodarowaniu obszaru objętego projektem planu uwzględniono istniejącą strukturę własnościową gruntów. Około połowę terenów stanowią grunty Skarbu Państwa, pozostające w większości w zasobie Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, w ramach

których przewidziano lokalizację terenów usługowych 4U i 5U, terenu usług edukacji lub usług sportu i rekreacji lub usług kultury i rozrywki UE-US-UK, terenu usług kultury UK, a także części układu komunikacyjnego obejmującego drogę klasy zbiorczej 1KDZ, drogi wewnętrzne i dojazdowe, ciągi piesze, parking w zieleni urządzonej oraz rozległe tereny zieleni urządzonej w rejonie potoku Lubcza, które zostaną zagospodarowane jako park.

Pozostała część obszaru stanowi w przeważającej mierze własność prywatną. W tej części wyznaczono w szczególności tereny przeznaczone pod realizację istotnego układu komunikacyjnego, w tym drogę klasy Z oraz drogi pozostałych klas technicznych, a także niewielkie tereny zieleni urządzonej. Z uwagi na konieczność realizacji inwestycji celu publicznego, wyznaczenia te wchodzą w kolizję z istniejącym sposobem władania gruntami, co będzie wiązało się z koniecznością pozyskania części nieruchomości przez Gminę Miasto Rzeszów, w szczególności w drodze wykupu.

art. 1 ust. 2 pkt 8

W projekcie planu miejscowego uwzględniono potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa. Brak jest wniosków do projektu planu miejscowego w tym zakresie od organów bezpieczeństwa państwa i ochrony granic.

art. 1 ust. 2 pkt 9

W projekcie planu miejscowego ustalone przeznaczenie terenów i sposób ich zagospodarowania uwzględnia potrzeby interesu publicznego, rozumianego jako uogólniony cel dążeń i działań, uwzględniających zobiektywizowane potrzeby ogółu społeczeństwa lub lokalnych społeczności, związanych z zagospodarowaniem przestrzennym. Ustalone przeznaczenia terenów i sposobów ich zagospodarowania zapewnią odpowiednią ilość terenów pod obiekty z funkcją mieszkaniową, usługową, zieleni i komunikację.

W ramach prac nad projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przeprowadzono analizę zapotrzebowania na infrastrukturę społeczną dla obszaru objętego opracowaniem. Wyniki tej analizy wskazały na konieczność zabezpieczenia odpowiednich terenów pod funkcje oświatowe.

W celu zapewnienia właściwych warunków życia mieszkańców wyznaczono ponadto tereny zieleni urządzonej, przeznaczone pod ogólnodostępny park publiczny, jak również tereny infrastruktury komunikacyjnej, w tym dróg publicznych, gwarantujących odpowiednią obsługę komunikacyjną obszaru, w zakresie ruchu pieszego, rowerowego oraz samochodowego. Na wniosek Rady Miasta Osiedla Zwiączyca został również wydzielony i zabezpieczony teren pod dom kultury.

art. 1 ust. 2 pkt 10 i 13

W projekcie planu miejscowego ustalone zostały zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej. Ze względu na planowane zagospodarowanie przewidziano uzbrojenie terenu w infrastrukturę techniczną w pełnym zakresie z istniejących sieci: wodociągowej, kanalizacji, sanitarnej i deszczowej, gazowej, ciepłowniczej oraz elektroenergetycznej. Dopuszczono jej przebudowę oraz rozbudowę, określono minimalne parametry, a także sposób powiązania z istniejącym systemem uzbrojenia.

Zakazuje się odprowadzania wód opadowych i roztopowych na tereny kolejowe oraz tereny infrastruktury kolejowej oznaczone w planie, co ma na celu ochronę ich prawidłowego funkcjonowania oraz zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości eksploatacji układu kolejowego. Jednocześnie ustala się możliwość budowy, przebudowy, zmiany trasy oraz rozbiórki gazociągów wysokiego ciśnienia w granicach stref kontrolowanych oraz w wyznaczonych częściach terenów wydzielonych liniami podziału wewnętrznego, co umożliwia ich

dostosowanie do projektowanego układu drogowego i zabudowy, w tym w szczególności w rejonie drogi klasy Z.

Woda z ujęć jest uzdatniana, aby odpowiadać warunkom obowiązującym dla wody pitnej, wynikającym z rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2017 roku – w sprawie jakości wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi.

W projekcie planu miejscowego nie ustanawia się zakazów lokalizowania i rozwoju infrastruktury telekomunikacyjnej, w szczególności sieci szerokopasmowych oraz innych z zakresu łączności publicznej, jeżeli taka inwestycja jest zgodna z przepisami odrębnymi.

art. 1 ust. 2 pkt 14

W projekcie planu miejscowego nie wyznaczono terenów pod lokalizację nowych zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, jak i nowych inwestycji w sąsiedztwie takich zakładów.

art. 1 ust. 2 pkt 15

W projekcie planu miejscowego nie przewiduje się terenów związanych z kształtowaniem rolniczej przestrzeni produkcyjnej i rozwoju produkcji rolnej.

art. 1 ust. 4

Uwarunkowania komunikacyjne w obszarze objętym projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 368/2/2026 „Kaczerne” w Rzeszowie – w części I wskazują na zróżnicowany poziom dostępności transportowej oraz wyraźną potrzebę jego uporządkowania i rozbudowy. Istniejąca obsługa komunikacyjna realizowana jest poprzez otaczający układ dróg publicznych o zróżnicowanych klasach technicznych. Od strony zachodniej obszar obsługiwany jest przez drogę powiatową nr 1388R klasy Z oraz drogę powiatową nr 1409R klasy L. Od północy dostęp zapewnia al. Żołnierzy 9 Dywizji Piechoty (droga wojewódzka nr 883 klasy G), natomiast od wschodu i południa układ domykają ul. Karkonoska, ul. Beskidzka oraz droga krajowa nr 19 klasy GP. Układ ten stanowi podstawową strukturę powiązań zewnętrznych obszaru.

Dostępność w zakresie transportu rowerowego jest ograniczona i realizowana jedynie od strony wschodniej, poprzez dwukierunkową drogę rowerową wzdłuż ul. Podkarpackiej. Wewnątrz obszaru brak jest dedykowanej infrastruktury rowerowej, co ogranicza jego spójność funkcjonalną i integrację z systemem miejskim. Również dostępność piesza ma charakter fragmentaryczny – chodniki występują jedynie wzdłuż wybranych ulic publicznych (Karkonoska, Beskidzka, Podkarpacka), natomiast w pozostałej części obszaru ruch pieszy odbywa się w warunkach nieuporządkowanych i bez wydzielonej infrastruktury.

W zakresie transportu publicznego obszar obsługiwany jest przez przystanki zlokalizowane w ciągu ulic Karkonoskiej, Beskidzkiej i Podkarpackiej, przy czym częstotliwość kursowania linii autobusowych jest zróżnicowana – od relatywnie wysokiej przy ul. Podkarpackiej (ok. 15 minut) do znacznie niższej w pozostałych lokalizacjach. Przez obszar opracowania przebiega również czynna linia kolejowa nr 106 Rzeszów Główny – Jasło, jednak w stanie istniejącym nie funkcjonuje na niej przystanek kolejowy w granicach ani bezpośrednim sąsiedztwie obszaru.

W odpowiedzi na powyższe uwarunkowania projekt planu miejscowego wprowadza kompleksowy i hierarchiczny system komunikacyjny, obejmujący drogi zbiorcze, lokalne, dojazdowe oraz wewnętrzne, a także infrastrukturę kolejową i system powiązań pieszo–rowerowych. Układ ten tworzą tereny dróg zbiorczych 1KDZ i 2KDZ, teren 1KDZ-KKK łączący funkcję drogi i kolei, tereny dróg lokalnych 1–4KDL, drogi dojazdowe 1–3KDD oraz drogi wewnętrzne 1–8KR, uzupełnione terenami obsługi komunikacji 1KO i 2KO.

W projekcie planu miejscowego dokonano dostosowania układu komunikacyjnego do kierunków rozwoju określonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w tym obniżenia klasy projektowanej drogi z klasy G do klasy Z, co wynika z rzeczywistej funkcji planowanego układu oraz potrzeby ograniczenia ruchu tranzytowego na rzecz obsługi terenów zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Rozwiązanie to jest uzasadnione zarówno strukturą istniejącego zagospodarowania, jak i docelowym charakterem obszaru, w którym dominować będzie obsługa lokalna. Jednocześnie w terenach dróg zbiorczych oraz wewnętrznych przewidziano wydzielenie jezdni dodatkowych, które będą pełnić funkcję obsługi komunikacyjnej przyległych terenów mieszkaniowych, zapewniając ich bezpośrednią dostępność bez konieczności obciążania jezdni głównych, co zwiększa bezpieczeństwo i płynność ruchu w całym układzie.

Kluczowym elementem układu jest integracja transportu drogowego i kolejowego w rejonie linii kolejowej nr 106, gdzie przewidziano bezkolizyjne skrzyżowanie w formie wiaduktu kolejowego nad drogą zbiorczą. W tym obszarze zaprojektowano również przystanek kolejowy, zlokalizowany na wydzielonych częściach terenów [kdz-kpp-kkk] oraz [kpp-kkk], co umożliwia powiązanie funkcji kolejowej z ruchem pieszym i drogowym oraz zwiększa dostępność transportu publicznego dla przyszłych użytkowników terenów usługowych, mieszkaniowych i zieleni urządzonej.

Istotnym elementem układu jest również rozwinięcie systemu komunikacji pieszej i rowerowej. W planie wyznaczono tereny 1KP oraz 1KP-ZP, a także liczne powiązania w ramach terenów dróg publicznych i wewnętrznych, gdzie nakazano realizację chodników oraz dróg rowerowych.

Uzupełnieniem są wydzielone części terenów o funkcjach mieszanych, w tym [kdz-kpp-kkk] oraz [kpp-kkk], które umożliwiają prowadzenie ruchu pieszego i rowerowego w powiązaniu z infrastrukturą kolejową.

System komunikacyjny uzupełniają rozwiązania w zakresie transportu zbiorowego i parkowania, obejmujące pętlę autobusową 1KO, węzeł przesiadkowy 2KO oraz tereny parkingowe, w tym 1KOP-ZP i parkingi powiązane z zielenią urządzoną. Całość układu została zaprojektowana jako spójny system multimodalny, zapewniający integrację transportu drogowego, kolejowego, rowerowego i pieszego, przy jednoczesnym uporządkowaniu istniejących, rozproszonych i niepełnych powiązań komunikacyjnych.

W terenach zieleni urządzonej dopuszczono realizację ciągów pieszo–rowerowych, co stanowi istotne uzupełnienie podstawowego układu komunikacyjnego. Rozwiązanie to pozwala na integrację funkcji rekreacyjnej i transportowej, jednocześnie wzmacniając powiązania pomiędzy poszczególnymi częściami obszaru objętego planem. Wprowadzenie tras pieszo–rowerowych w strukturę zieleni urządzonej przyczynia się do zwiększenia dostępności przestrzeni publicznych, poprawy ich ciągłości funkcjonalnej oraz stworzenia alternatywnych, przyjaznych środowisku form przemieszczania się w obszarze opracowania.

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

Dnia 12 grudnia 2023 r. Rada Miasta Rzeszowa podjęła uchwałę nr XC/1975/2023 w sprawie oceny aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie miasta Rzeszowa. Projekt planu miejscowego nr 368/2/2026 „Kaczerne w Rzeszowie – w części I jest zgodny z wynikami analiz sporządzonych na potrzeby oceny aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Rzeszowa oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących w Rzeszowie – X 2023 r. W analizach wskazano potrzebę

dalszego prowadzenia aktywnej polityki planistycznej miasta, obejmowania terenów rozwojowych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, porządkowania struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz zabezpieczania terenów pod inwestycje celu publicznego i rozwój układu komunikacyjnego. Ustalenia projektu planu realizują wskazane kierunki działań poprzez kompleksowe określenie zasad zagospodarowania obszaru, wyznaczenie terenów przeznaczonych pod rozwój funkcji mieszkaniowych, usługowych i produkcyjnych, a także zabezpieczenie terenów pod realizację inwestycji celu publicznego, w szczególności układu komunikacyjnego, infrastruktury transportu zbiorowego oraz komunikacji kolejowej.

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

Gmina Miasto Rzeszów poniesie wydatki związane z nabyciem nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa oraz Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, przeznaczonych w projekcie planu pod realizację inwestycji celu publicznego, w szczególności w zakresie układu komunikacyjnego (drogi klasy Z, L i D, drogi wewnętrzne, ciągi pieszo-rowerowe), a także terenów zieleni urządzonej oraz infrastruktury technicznej. Wydatki te będą również obejmować koszty realizacji i przebudowy infrastruktury drogowej oraz uzbrojenia terenu, stanowiących zadania własne gminy.

Po stronie dochodów przewiduje się możliwość uzyskania wpływów z tytułu opłaty planistycznej w przypadku wzrostu wartości nieruchomości w wyniku uchwalenia planu miejscowego. Dodatkowo realizacja ustaleń planu może przyczynić się do zwiększenia wpływów do budżetu gminy z tytułu podatku od nieruchomości, wynikającego z rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz terenów usługowych, w tym usług publicznych i komercyjnych.