

WYKAZ UWAG ZGŁOSZONYCH NA PODSTAWIE ART. 11 PKT 11 USTAWY Z DNIA 27 MARCA 2003R. O PLANOWANIU I ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM DO WYŁOŻONEGO PROJEKTU ZMIANY STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA MŁAWA

Lp.	Data wpływu uwagi	Nazwisko i imię, nazwa jednostki organizacyjnej i adres zgłaszającego uwagi	Treść uwagi	Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy uwaga	Ustalenia projektu studium dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	Rozstrzygnięcie Burmistrza Miasta Mława w sprawie rozpatrzenia uwagi		Rozstrzygnięcie Rady Miasta Mława		Uwagi
						uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	uwaga uwzględniona	uwaga nieuwzględniona	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	29.10.2015	Bruzdziak Krzysztof	<p>Wnosi iż:</p> <p>1. "Należy odstąpić od propozycji planowanych zmian budowy i lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych powyżej 2000 m. kw. jako znajdujących się w oczywistej sprzeczności z planowaną budową dworca zintegrowanego spełniającego funkcje centrum przesiadkowego"</p> <p>2. "Lokalizacja planowanych obiektów handlowych o pow. powyżej 2000 m.kw. w obszarze 2 ograniczy funkcje i rolę zintegrowanego dworca kolejowego i autobusowego wpływając niekorzystnie na istniejącą zabudowę wielorodzinną"</p> <p>3. "Opracowane na zlecenie Urzędu Miasta plany koncepcji układu komunikacyjnego nie przewidywały takich rozwiązań i są sprzeczne z aktualnymi trendami lokalizacji tego typu obiektów handlowych w</p>	cały obszar objęty zmianą Studium	Ad. 1-7 obszar objęty zmianą Studium wskazano jako ten, na którym możliwa jest lokalizacja obiektów handlu o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ²		Ad.1 - 7 Uwaga nieuwzględniona		Ad.1 - 7 Uwaga nieuwzględniona	Ad.1 - 2 Planowana zmiana Studium umożliwi realizację obiektu, który zgodnie z obecnymi tendencjami rozwojowymi, połączy funkcje średniej wielkości galerii handlowej z funkcjami dworca autobusowego i kolejowego - jako naturalnymi obiektami centrotwórczymi. W niemal każdym ośrodku miejskim dworce komunikacji międzymiastowej "obrastają" licznymi funkcjami handlowymi - łączenie nowych galerii z dworcami jest więc konsekwencją i nawiązaniem do tego procesu. Galerie obok dworców powstały w Warszawie (dw. Centralny, dw. Wileński), Krakowie (dw. Główny), ale także w mniejszych miejscowościach jak Nowy Targ (dw. autobusowy) czy Wieluń (dw. autobusowy) - a więc w centrach miast lub na obrzeżu śródmieść, jak to ma miejsce w przypadku Mławy. Ograniczenie funkcji dworca do kasy i hali poczekalni nie spełnia oczekiwań użytkowników wobec dworców, zwłaszcza zintegrowanych. Ad. 3 - Planowana wzdłuż linii kolejowej droga zbiorcza zapewni w skali miasta bardzo dogodne powiązania z projektowanym obiektem na kierunku północ-południe, podobnie jak sąsiedztwo nowo zrealizowanego wiaduktu pozwoli na

			<p>znacznych oddaleniu od centrów śródmiejskich, na obrzeżach miast, z uwagi na konieczność zbyt dużej kumulacji dodatkowego ruchu samochodowego i innych negatywnych czynników w miejscu zamieszkania"</p> <p>4. "Z uwagi na dotychczasowe zapisy strefy C dla tych terenów jako terenów dla rozwoju funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej o intensywnej zabudowie należy zamiast hipermarketów przeznaczyć te tereny dla deweloperów pod realizację nowoczesnej zabudowy z uwagi na ograniczone zasoby gruntowe"</p> <p>5. "Koncepcję budowy powierzchni usługowych i handlowych można w pełni realizować jako element składowy dotychczas planowanej wersji dworca zintegrowanego"</p> <p>6. "Brak pełnego opracowania skutków wpływu skumulowanego oddziaływania w istotny sposób mogącego negatywnie oddziaływać na środowisko i powodującego dodatkowe i nowe zagrożenia dla mieszkańców o trudnych do przewidzenia skutkach"</p> <p>7. "W prognozie środowiskowej nie przedstawiono w zasięgów ponadnormatywnego hałasu oraz innych skutków realizacji dużych powierzchni handlowych w sposób wyczerpujących i przekonujących"</p>							<p>dogodny dojazd na kierunku wschód – zachód.</p> <p>Ad.4 i 5 - Ograniczenie zabudowy w rejonie zintegrowanego dworca do funkcji mieszkaniowych koliduje z centrowym znaczeniem dworca w skali śródmieścia miasta; dworzec, generując dużą liczbę potencjalnych klientów jest naturalnym bodźcem do powstawania wokół niego funkcji handlowych.</p> <p>Ad. 6 i 7 - Uwaga na temat zawartości prognozy jest subiektywną opinią autora uwag - prognoza oddziaływania na środowisko została uzgodniona przez właściwe organy, zgodnie z przepisami prawa o ochronie środowiska; ponadto należy zauważyć, że zgodnie z przepisami z zakresu ochrony środowiska nie ma możliwości istnienia stref o "ponadnormatywnym hałasie" - rozporządzenie ministerialne precyzuje normy hałasowe dla poszczególnych grup terenów i są to przepisy, których muszą przestrzegać inwestorzy przy realizacji poszczególnych inwestycji</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--