LUBLINIEC

zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublińca

Załącznik nr 1

do uchwały Nr 266/XXVI/2012 Rady Miejskiej w Lublińcu z dnia 25 września 2012 r. w sprawie: zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Lublińca mającej na celu wyznaczenie nowych kierunków rozwoju funkcji usługowo-handlowej na terenie miasta Lublińca oraz wskazanie obszarów przeznaczonych do lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m2 **– część tekstowa**.

Lubliniec, 25 września 2012 r.

W części tekstowej Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Lubliniec, uchwalonym uchwałą Nr 224/XXIII z dnia 26 marca 2008 roku oraz zmiany studium uchwalonej uchwałą Rady Miejskiej w Lublińcu Nr 776/LVIII/2010 z dnia 19 października 2010 roku w Działach od 1 do 3 wprowadza się następujące zmiany:

1. **W Dziale I , Rozdziale 1, pkt 1.2 dodaje się nową treść:**

2) Analiza istniejącej zabudowy usługowo-handlowej.

a) Obiekty handlowe o pow. sprzedaży poniżej 400 m2.

- istniejące na przełomie 2006-2009– dotyczy handlu detalicznego i hurtowego wraz z naprawą pojazdów mechanicznych i sprzętu domowego.

Tab. 1 Liczba podmiotów gospodarczych związanych z handlem detalicznym i hurtowym:

lata	2006	2007	2008	2009
Liczba podmiotów	635	617	607	607

Dane o liczbie ogólnej sklepów zajmujących się handlem detalicznym i hurtowym zostały zaczerpnięte z materiałów Urzędu statystycznego (Dane te są podawane wg systematyki PKD 2004). Według powyższych danych można zaobserwować trend spadkowy liczby podmiotów gospodarczych zajmujących się handlem. Najwięcej podmiotów gospodarczych ubyło na przełomie lat 2006 -2007 tj. 18.

- istniejące na przełomie 2009-2010 – dotyczy handlu detalicznego.

Tab. 2 Liczba sklepów zajmujących się handlem detalicznym :

lata	**2009**	**2010**
Liczba podmiotów	410	382

Dane o liczbie ogólnej sklepów zajmujących się handlem detalicznym zostały zaczerpnięte z materiałów Urzędu statystycznego(Dane te są podawane wg systematyki PKD 2007).

Powyższe dane również ilustrują trend spadkowy liczby sklepów detalicznych. Na przełomie lat 2009 -2010 ubyło 28 sklepów zajmujących się handlem detalicznym.

Ze względu na brak danych statystycznych nie przeanalizowano obecnej powierzchni sklepów detalicznych oraz ewentualnych zmian tej powierzchni na przestrzeni ostatnich lat. Należy zaznaczyć, że spadek liczby sklepów nie musi oznaczać spadku powierzchni użytkowej handlu detalicznego w mieście przypadającej na 1 mieszkańca.

b) Istniejące wielkopowierzchniowe obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży. 400 m2.

W celu analizy obecnej sytuacji handlu wielkopowierzchniowego na terenie miasta Lublińca w poniższej tabeli przedstawiono ogólną klasyfikację takich obiektów.

Tab.3 Klasyfikacja WOH o pow. sprzedaży przekraczającej 400 m2

Forma obiektu handlowego	Powierzchnia użytkowa (w tym powierzchnia sprzedaży)	Cechy	Lokalizacja	Liczba
Domy towarowe	1.500 – 2.500 m 2	Wielobranżowe, występują w formie spiętrzonej	*W centrum miasta - śródmieście*	1
Markety (w tym sklepy dyskontowe)	*800 - 1. 800 m2 (powyżej 400m2 pow. sprzedaży)*	Głównie art. spożywcze	W sąsiedztwie głównych ulic, duże osiedla mieszkaniowe.	6
Supermarkety	1.800 - 2.500m 2	Głównie art. spożywcze, art.: gospodarstwa domowego, chemii, drogeryjne z towarzyszącymi drobnymi usługami	W sąsiedztwie głównych ulic, duże osiedla mieszkaniowe.	3
Galeria Handlowa – Hipermarkety	Powyżej 2.500 m2	Art. spożywcze, art.: gospodarstwa domowego, chemii, drogeryjne z towarzyszącymi usługami.	*W sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, poza centrum miasta*	1

Opracowanie własne: dane aktualne na dzień 30.12.2011.

Lubliniec według danych z 30 czerwca 2010 na 24 144 tys. mieszkańców posiadał 6 wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (hipermarket, supermarket) oraz 1 dom towarowy, wg. danych GUS na 2010. Rok 2011 przyniósł otwarcie następnych, a w 2012 oczekuje się na otwarcie kolejnego. W obecnej chwili na terenie miasta Lubliniec istnieje ok. 11 sklepów o powierzchni sprzedaży przekraczającej 400 m2 .

W Lublińcu na 173 mieszkańców przypada 1 sklep (statystyka dotyczy zarówno obiektów o pow. sprzedaży poniżej jak i powyżej 400 m2).

Istniejąca sieć handlowa podlega wpływowi wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Poszczególne obiekty zawierają usługi towarzyszące, im większa liczba usług towarzyszących i im większe ich zróżnicowanie, tym większa siła oddziaływania na otoczenie.

Największą konkurencje dla drobnych sklepów w obecnej chwili stanowią markety (sklepy dyskontowe) zlokalizowane dość często na osiedlach i w pobliżu istniejącego już wcześniej drobnego handlu.

Duże wielkopowierzchniowe obiekty handlowe mają większy zasięg i przeznaczone są z reguły dla klientów zmotoryzowanych. Zasięg takich obiektów może wynosić około 30 km, w związku z tym klientami tych obiektów są także mieszkańcy z innych miejscowości znajdujących się w strefie zasięgu. Obiekty te dysponują dużymi parkingami dla samochodów klientów o pojemności do kilkuset miejsc parkingowych. W Lublińcu zlokalizowana jest galeria handlowa, która oddziałuje również na sąsiednie gminy. Jest to wielkopowierzchniowy obiekt handlowy oferujący różnego rodzaju usługi.

Stworzenie możliwości lokalizacji nowych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w centrum powiększy ich wpływ na istniejącą sieć handlową co może spowodować dalszy spadek drobnego handlu.

Lokalizacja poza ścisłym centrum tego rodzaju obiektów handlowych zmniejszy ich strefę oddziaływania na istniejąca sieć handlową. Taka lokalizacja ma również uzasadnienie ze względu na charakter miasta Lublińca jako ośrodka obsługującego obszar o liczbie ludności ok. 75 000 tys. mieszkańców.

c) Istniejące wielkopowierzchniowe obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 400 m2 w innych miastach (dane GUS).

Tab.4 Zestawienie liczby hipermarketów i supermarketów w wybranych miastach o liczbie mieszkańców ok. 30 tyś.

Jednostka terytorialna	Supermarkety (w tym markety)	Hipermarkety
Żywiec	7	1
Lubliniec	5	1
Myszków	6	-
Kluczbork	8	2
Strzelce Opolskie	5	-
Polska – gminy miejskie	3133	518
Śląskie – gminy miejskie*	485	100

Dane GUS aktualne na dzień 30.06.2010.

* W Województwie Śląskim znajduje się 49 gmin miejskich. Zgodnie z danymi GUS na każdą gminę przypadają statystycznie dwa hipermarkety.

Miasta podane w powyższej tabeli mają zbliżoną liczbę mieszkańców co miasto Lubliniec i zlokalizowane są w podobnym oddaleniu od większych aglomeracji posiadających duże zasoby w postaci wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Celem zestawienie liczby hipermarketów w różnych miastach jest wykazanie, że lokalizacji hipermarketu w Lublińcu nie jest bezzasadna i nie wyczerpuje chłonności sieci handlowej Lublińca. W Lublińcu na 173 mieszkańców przypada 1 sklep w przypadku, gdy w innych miejscowościach liczby te wahają się od 50 do 70 mieszkańców na 1 sklep, przy czym średnio na każdą gminę miejską wg danych GUS przypadają statystycznie dwa hipermarkety.

d) Istniejące obiekty handlowe wspomagające sieć handlową Miasta Lublińca.

Targowiska

W Lublińcu istnieje jedno Targowisko Stałe (dane wg. GUS) uzupełnia ono sieć handlową miasta. Tego rodzaju handel jest handlem obwoźnym, gdyż sprzedawca może prowadzić sprzedaż na różnych targowiskach. Okres rozwoju tego rodzaju handlu miał miejsce w latach 90.

Hurtownie

Poprzez widoczne kierunki rozwoju handlu i zmiany w logistyce można przewidywać, że w najbliższych latach ilość hurtowni w Polsce i w Lublińcu będzie się zmniejszać poprzez koncentrację powierzchni składowych. Aktualnie dominują jeszcze w sieci handlu naszego kraju tradycyjne systemy dystrybucji składające się z szeregu niezależnych producentów, hurtowników i detalistów. Nowoczesne kompleksowe łańcuchy dostaw, w których główną rolę

odgrywają centra logistyczne są wykorzystywane w Polsce w jeszcze ograniczonym zakresie. Tradycyjny podział na handel hurtowy i detaliczny będzie się jednak stopniowo zacierać. Nastąpi dalszy rozwój sieci handlowych „hurtowo-detalicznych" oraz łączenie funkcji dystrybucyjnej z produkcyjną (np. dystrybucja towarów pod własną marką). W skali makro logistycznej rolę integratora i koordynatora w łańcuchach dostaw, pełnić będą centra logistyczne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym współpracujące z podobnymi centrami w innych krajach na terenie Unii Europejskiej.

W obecnych warunkach na terenie Lublińca działa 42 hurtownie w tym 2 żywności.

3) Wnioski.
Rozwój supermarketów osiedlowych i dyskontów o lokalnym zasięgu wpływa destrukcyjnie na istniejącą sieć małych sklepów w większym stopniu niż duży hipermarket (zlokalizowany na obrzeżach miasta), bowiem małe osiedlowe supermarkety mają lokalną funkcję zaopatrzenia w strefie kilkuminutowego dojścia i konkurują bezpośrednio z małymi lokalnymi sklepami.

Z badań Gus wynika, że w wyniku lokalizacji nowych sklepów dyskontowych o pow. sprzedaży powyżej 400 m2 na przełomie lat 2006 – 2010 w Lublińcu znacznie zmniejszyła się liczba sklepów o pow. sprzedaży poniżej 400 m2.

Sieć wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, powinna rozwijać się na obrzeżach miasta. Będzie się to wiązało ze znacznie mniejszym wpływem na istniejący drobny handel. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe typu hipermarket mają większy zasięg, który może wynosić nawet 30 km. W związku z tym klientami tych obiektów będą także mieszkańcy z innych miejscowości znajdujących się w strefie zasięgu. Wielkopowierzchniowy obiekt handlowy, typu hipermarket, zlokalizowany przy obwodnicach miasta Lublińca będzie oddziaływał w większym stopniu na cały Powiat Lubliniecki, niż na sieć handlową miasta Lubliniec.

2. **<u>W Dziale I , Rozdziale 1, pkt 1.3 dodaje się nową treść:</u>**

2) Drogi DK 11 i 46 należą do sieci dróg krajowych które należą do głównych generatorów ruchu i z reguły obsługują podróże długodystansowe. Przepustowość dwu pasowej drogi dwukierunkowej (DK 11 i 46 należą do tej grupy dróg) w idealnych warunkach drogowo - ruchowych wynosi 1700 s.o./h dla pasa ruchu i przyjmuje się w uproszczeniu, że nie zależy ona od struktury kierunkowej ruchu.

Natężenie ruchu na drogach krajowych DK11 i DK 46:

a) Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku na DK 11.

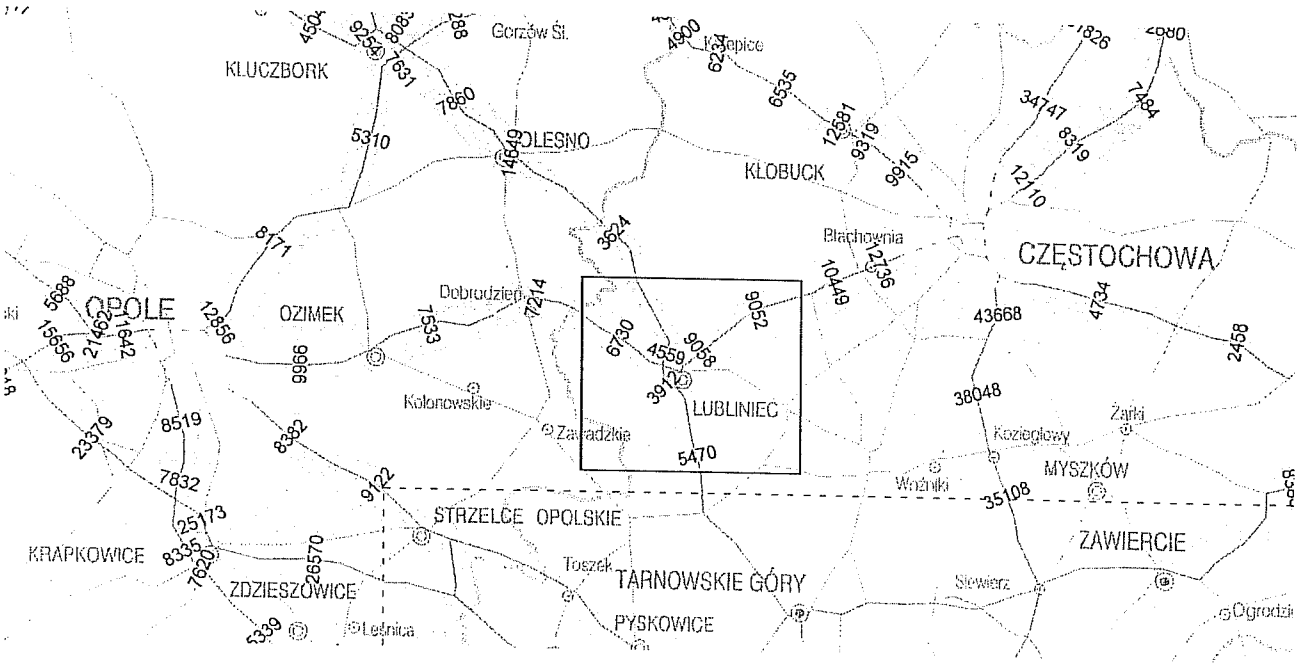
Numer punktu pomiarowego	Numer drogi krajowej	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura pojazdów silnikowych							
				motocykle	Samochody osobowe i mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe	Sam. ciężarowe		autobusy	Ciągniki rolnicze	rowery
							Bez przyczepy	Z przyczepą			
40413	**11**	**LUBLINIEC (OBW)-SKRZ. Z DK 46 ***	**4559**	**22**	**3044**	**471**	**256**	**740**	**14**	**12**	**5**
40401	**11**	**LUBLINIEC (OBW)-SKRZ. Z UL. STALMACHA***	**3912**	**18**	**2586**	**464**	**215**	**621**	**6**	**2**	**23**
40414	11	LUBLINIEC-TWORÓG	5470	29	3796	559	306	753	22	5	41

Źródło: strona internetowa GDDKiA

b) Średni Dobowy Ruch (SDR) w 2010 roku na DK 46.

Numer punktu pomiarowego	Numer drogi krajowej	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Rodzajowa struktura pojazdów silnikowych							
				motocykle	Samochody osobowe mikrobusy	Lekkie samochody ciężarowe	Sam. ciężarowe		autobusy	Ciągniki rolnicze	rowery
							Bez przyczepy	Z przyczepą			
40405	46	GR.WOJ.-LUBLINIEC SKRZ. Z DK 11	6730	26	3994	689	269	1688	58	6	22
40418	46	LUBLINIEC/PRZEJŚCIE/	9058	64	5952	823	396	1740	77	6	188
40419	46	LUBLINIEC-HERBY	9052	30	5944	808	363	1832	70	5	14

Źródło: strona internetowa GDDKiA



Fragment mapy średniego dobowego ruchu pojazdów silnikowych na drogach krajowych w 2010 r.
Źródło strona internetowa GDDKiA.

Stan podstawowego układu komunikacyjnego różni się od układu komunikacyjnego w 2010 r. Różnica dotyczy przebiegu drogi krajowej DK 46, która w chwili obecnej jest obwodnicą miasta Lublińca. Ruch tranzytowy z centrum miasta został przeniesiony na nowy przebieg drogi krajowej nr 46, drogę krajową nr 11 i dalej pierwotnym przebiegiem drogi krajowej nr 46. Pomimo takich zmian Średni Dobowy Ruch zmierzony obecnie nie powinien znacznie się zmienić od tego zmierzonego w 2010r. zwłaszcza, że zmianie uległ tylko kierunek pokonywania skrzyżowania dróg krajowych nr 46 i 11, a tranzyt nadal odbywa się przez to skrzyżowanie.

Zestawiając możliwość przepustowości DK 11 i DK 46 (1700 s.o./h), w oparciu o dostępne na dzień dzisiejszy dane pochodzące z 2010r., z powyższą analizą natężenia ruchu (liczba samochodów osobowych na dobę: od 2586 tyś. do 5944 tyś.) można stwierdzić, że średni ruch dobowy (SDR 2010) na wymienionych odcinkach tych dróg nie wyczerpuje maksymalnej możliwej przepustowości dla obecnego i planowanego typu klasy drogi.

3. **W Dziale I , Rozdziale 7, pkt 7.2 Potrzeby w zakresie terenów zabudowy usługowej do ppkt - Funkcje usługowe inne (handlu, rzemiosła, gastronomii itp.) wymagają zapewnienia ok. 50 ha powierzchni w różnych częściach miasta,** dodaje się nową treść:

   - lokalizacja wielkopowierzchniowych obiektów handlowych poza centrum.

4. **W Dziale I , Rozdziale 7, pkt 7.6 dodaje się nową treść:**

   - Tereny znajdujące się w granicach miasta, w sąsiedztwie obwodnic, umożliwiają realizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o pow. Sprzedaży powyżej 2000 m2 poza centrum.

5. **W Dziale I , wprowadza się nowy Rozdział zgodnie z poniższą treścią:**

Rozdział 8. Analiza możliwości lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (poniższą analizę należy rozpatrywać łącznie z informacjami zawartymi w Dziale I, Rozdział 1, pkt. 1.2 i 1.3).

8.1 Wprowadzenie.

Do początku XXI wieku w Polsce handel odbywał się głównie na obszarach usługowo handlowych w śródmieściach miast, a w szczególności na ulicach handlowych śródmiejskich. W wielu miastach Polski obserwujemy wycofywanie się handlu i usług z ulic śródmiejskich. Rozwój ulic handlowych jest w Polsce niewielki, gdyż ogranicza go stan techniczny obiektów znajdujących się w śródmieściu (fakt ten coraz częściej ulega zmianie), niewielka liczba miejsc parkingowych, trudności z dojazdem, brak komfortu użytkowania w złych warunkach pogodowych (brak przekrycia dachem). W dużym stopniu jest to powód powstawania wielkopowierzchniowych obiektów handlowych i ich lokalizacji na terenie ośrodka miejskiego. Najczęściej wielkopowierzchniowe obiekty handlowe lokalizuje się:

- w śródmieściach miast – w ramach wielofunkcyjnych galerii handlowych;
- przy obwodnicach miast, drogach krajowych i autostradach;
- na terenach i w obiektach poprzemysłowych ;

8.2 Proponowane lokalizacje.

Dla miasta Lublińca proponowane są trzy lokalizacje obszarów na których będzie można usytuować wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (WOH) o pow. sprzedaży pow. 2000 m2. Z klasyfikacji WOH wybrano do analizy hipermarkety oraz samoobsługowe obiekty hurtowe.

Lokalizacja1 .

Granicą pierwszego z obszarów od północy, południa i zachodu jest granica z Gminą Pawonków oraz od wschodu droga krajowa DK 11. W sąsiedztwie Lokalizacji nr 1 znajduje się kilka budynków mieszkalnych. Niewielkie tereny zabudowy mieszkaniowej mogą zostać w przyszłości przekształcone w tereny zabudowy usługowej. Na południe od proponowanego obszaru znajduje się obiekt gastronomiczny usytuowany w granicach Gminy Pawonków, przy drodze krajowej nr 46.

W/w lokalizacja wiąże się z następującymi negatywnymi i pozytywnymi aspektami.

pozytywy	negatywy
• aktywizacja nowych terenów usługowo - handlowych • wzmocnienie roli Lublińca jako regionalnego ośrodka usługowego • nowe miejsca pracy w mieście • wyprowadzenie nadmiernego ruchu kołowego ze śródmieścia • dogodniejsze warunki parkowania • dobra obsługa komunikacyjna. • istniejąca infrastruktura techniczna w pobliżu • minimalny wpływ obiektu na strukturę przestrzenną i estetykę miasta. Pozostawienie walorów widokowych miasta bez zmian (obiekt ukryty za nasypem drogi krajowej DK 11 oraz zasłonięty od strony gminy Pawonków wzniesieniami). • brak większych skupisk zabudowy mieszkaniowej w pobliżu lokalizacji nr 1, na terenie miasta Lublińca oraz sąsiedniej gminy Pawonków (większość terenów w gminie Pawonków, graniczących z lokalizacją nr 1 przeznaczona jest pod tereny łąk (RZ), tereny obiektów produkcyjnych , składów i magazynów (P) oraz tereny eksploatacji powierzchniowej.	• zwiększenie ruchu na drogach łączących się z zewnętrznym układem komunikacyjnym • dodatkowe obciążenie obwodnic • zagrożenie stopniowego przekształcenia niektórych odcinków obwodnic na drogę o charakterze miejskim • odpływ części firm handlowych i usługowych ze śródmieścia na obrzeże miasta • możliwe zmniejszenie atrakcyjności i standardu „ulicy handlowej" – konieczność przekształceń

Lokalizacja 2Drugi z proponowanych obszarów zlokalizowany jest przy ulicy Oleskiej w sąsiedztwie centrum miasta. Od wschodu graniczy z terenami kolejowymi, od zachodu z ul. Oleska oraz osiedlem mieszkaniowym. Od północy graniczy z zabudową mieszkaniową, a od południa z terenami produkcyjnymi. W/w lokalizacja wiąże się z następującymi negatywnymi i pozytywnymi aspektami.

pozytywy	negatywy
• wzrost wartości nieruchomości w otoczeniu proponowanego obiektu • napływ kapitału • umocnienie i doinwestowanie istniejącej miejskiej struktury funkcjonalno – przestrzennej • infrastruktura techniczna w pobliżu	• stworzenie znacznej uciążliwości (hałas) dla ludzi, którzy zamieszkują osiedla mieszkaniowe w bezpośrednim sąsiedztwie lokalizacji nr 2. • problemy z gospodarką wodno-ściekową (odprowadzanie wód opadowych) • trudności komunikacyjne - zwiększenie ruchu na mocno obciążonych ruchem drogach miejskich • trudności w dostępie dla mieszkańców regionu /powiatu/ • możliwe znaczne zmniejszenie atrakcyjności i standardu głównych ulic miejskich przy których zlokalizowany jest handel. • znaczny wpływ na istniejącą sieć handlową w centrum • zwiększenie już dużej liczby sklepów wielko powierzchniowych (pow . sprzedaży powyżej 400 m2), które generują ruch pojazdów silnikowych

Lokalizacja 3

Trzeci z proponowanych obszarów zlokalizowany jest w zachodniej części miasta Lublińca. Od północy graniczy z ul. Lisowicką (kategoria drogi KDZ), od zachodu granicą jest granica miasta Lublińca, od wschodu i północy tereny rolnicze. W chwili obecnej teren jest użytkowany rolniczo, nie istnieje na tym terenie żadna zabudowa.

W/w lokalizacja wiąże się z następującymi negatywnymi i pozytywnymi aspektami.

pozytywy	negatywy
• aktywizacja nowych terenów usługowo - handlowych • wzmocnienie roli Lublińca jako regionalnego ośrodka usługowego • nowe miejsca pracy w mieście • wyprowadzenie nadmiernego ruchu kołowego ze śródmieścia • dogodniejsze warunki parkowania • dobra obsługa komunikacyjna w pobliżu zewnętrznego układu komunikacyjnego. • istniejąca infrastruktura techniczna w pobliżu	• zwiększenie ruchu na drogach łączących się z zewnętrznym układem komunikacyjnym • dodatkowe obciążenie obwodnic • odpływ części firm handlowych i usługowych ze śródmieścia na obrzeże miasta • możliwe zmniejszenie atrakcyjności i standardu „ulicy handlowej" – konieczność przekształceń

8.3 Analiza wpływu planowanych obiektów na układ komunikacyjny.

Dla Lokalizacji 1 -3 przewiduje się zwiększenie ruchu samochodów osobowych klientów i samochodów ciężarowych związanych z dostawą towarów do wielkopowierzchniowych obiektów handlowych zgodnie z poniższymi danymi.

Zakładany rodzaj obiektu to hipermarket spożywczo-przemysłowy z małą galerią sklepów oraz podstawowymi usługami. Zakładana wielkość obiektu wynosi około 3800-5000 mkw. powierzchni sprzedaży. Zasięg oddziaływania obiektu tj. strefa z której przybyć mogą klienci stanowi okrąg o promieniu 10-30 km.

Przewidywany wzrost ruchu samochodów generowany przez w/w wielkopowierzchniowy obiekt handlowy wynosić będzie:

Generowany ruch samochodów	24 godzin		1 godzina	
	Dni robocze	weekendy	Dni robocze	weekendy
Samochody klientów	300	500	21	38
Samochody dostawcze	Od 3 do 5	Od 2 do 3	-	-

J. Chwałek „Nowoczesny sklep" i A. Fularz „Hipermarket, a teoria ekonomiki transportu"

Liczba miejsc parkingowych na podstawie wskaźników znanych przez analogię do istniejących zastosowań praktycznych i doświadczeń zagranicznych powinna wynosić, w strefie podmiejskiej i obszarach peryferyjnych, gdzie dominują dojazdy samochodami osobowymi, (zgodnie z wskaźnikami z jakimi inwestorzy zachodni budują w Polsce) 3 – 5 miejsc postojowych na 100 m2 powierzchni handlowej (pow. sprzedaży).

W tego rodzaju obiekcie przewiduje się naziemny lub podziemny parking dla klientów. Wielkość parkingu dla klientów wynosić będzie około 150 - 250 miejsc parkingowych. Przyjmując, że obiekt będzie zatrudniał 50 pracowników to dodatkowo parking powinien posiadać ok. 30 miejsc parkingowych dla pracowników.

Ruch samochodów klientów do obiektu odbywać się będzie najczęściej po za godzinami porannego szczytu komunikacyjnego dojazdów do pracy i szkoły, ale nakładać się będzie w pewnym stopniu na popołudniowy szczyt komunikacyjny dojazdów do domów powrotów po pracy i po szkole. Wzmożony ruch samochodów klientów do obiektu odbywać się będzie w czasie wolnym tj. po pracy w godzinach popołudniowo wieczornych oraz w weekendy i dni wolne od pracy.

Ruch generowany w ciągu doby przez w/w obiekt wielkopowierzchniowy nie jest wysoki i zwiększy tylko nieznacznie natężenie ruchu na drogach krajowych (dane z: Działu I, Rozdział I, pkt. 1.3) w przypadku lokalizacji takiego obiektu w ich sąsiedztwie. Przepustowość tego rodzaju dróg pozostawia dużą rezerwę w możliwości ich użytkowania. Obiekt tego rodzaju będzie generował większy hałas niż obiekty które posiadają znacznie mniejszą liczbę miejsc parkingowych.

Lokalizacja 1

Planowane obiekty posiadają możliwość włączenia się do drogi krajowej DK 46 poprzez drogę (KDD) leżącą na terenie gminy Pawonków (ul. Cegielniana). W chwili obecnej, zgodnie z opinią GDDKiA, nie ma możliwości zrealizowania włączenia się do drogi DK 11.

Przy założeniu, że ruch na skrzyżowaniu dróg krajowych DK11 i 46 (skrzyżowanie to decyduje o możliwościach przejazdu w tym rejonie) wynosi 4559 pojazdów silnikowych w ciągu 24 godzin (dane z: Działu I, Rozdział 1, pkt. 1.3) można założyć, że ruch nie jest duży i uciążliwy. Zwiększenie natężenia ruchu (w wyniku lokalizacji WOH) o 300 lub 600 (w przypadku dwóch WOH) samochodów w ciągu doby nie zwiększy również zbytnio natężenia ruchu na skrzyżowaniu. Pomimo niewielkiego zwiększenia natężenia ruchu jakie będą generować WOH-y istnieje zagrożenie dla płynności ruchu głównie z powodu włączenia do drogi krajowej nr 46 poprzez drogę (KDD) ul. Cegielnianą.

Analiza warunków ruchu, przewidywana powierzchnia WOH (10000 m2 pow. sprzedaży w przypadku lokalizacji więcej niż jednego obiektu WOH) oraz liczba miejsc parkingowych wykazuje, że planowane obiekty będą generować ruch z racji programu i swojej wielkości, który nie będzie istotnie wpływał na potoki ogólno-miejskie w sąsiedztwie bliższym i dalszym obiektu. W związku z brakiem możliwości wpięcia typu wjazd/wyjazd do drogi DK11 (zgodnie z opinią GDDKiA) obsługa komunikacyjna powinna odbywać się przez włączenie do drogi krajowej nr 46 poprzez drogę (KDD) ulicę Cegielnianą na terenie gminy Pawonków.

Jednak w przyszłości powinno się rozważyć możliwość budowy skrzyżowania bezkolizyjnego (węzła drogowego) w miejscu istniejącego skrzyżowania DK 11 i DK 46, które umożliwi obsługę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

Lokalizacja 2

Planowane obiekty posiadają możliwość włączenia się do drogi publicznej (ul. Oleska) łączącej się z drogą krajową nr 11. Droga posiada kategorię drogi publicznej zbiorczej (Z) i wymaga przystosowania do przyjęcia nowych potoków ruchu w przypadku lokalizacji WOH ,które posiadają bardziej rozbudowany program niż zaplanowane w chwili obecnej na tych terenach usługi. Lokalizacja będzie stanowić znaczną uciążliwość (hałas) dla mieszkańców, spowodowaną zwiększonym ruchem.

Analiza warunków ruchu, przewidywana powierzchnia WOH (10000 m2 pow. sprzedaży w przypadku lokalizacji więcej niż jednego obiektu WOH) oraz liczba miejsc parkingowych wykazuje, że planowane obiekty będą generował ruch powodujący konieczność modernizacji drogi i najbliższych skrzyżowań w celu zwiększenia przepustowości. Lokalizacja kolejnego obiektu o pow.

sprzedaży powyżej 400 m2 w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych i centrum miasta może spowodować protesty ludności w związku z możliwym pogorszeniem ich komfortu życia.

Lokalizacja 3

Planowane obiekty znajdują się w sąsiedztwie dróg krajowych nr 11 i 46. Posiadają możliwość bezpośredniego włączenia się do drogi gminnej (ul. Lisowicka) łączącej się bezpośrednio z drogą krajową nr 11 i 46 poprzez skrzyżowanie znajdujące się w sąsiedztwie lokalizacji. Sąsiedztwo planowanej usługi może spowodować zwiększenie natężenia ruchu samochodowego z kierunku południowego, ruch ten obsługiwany będzie poprzez system dróg lokalnych i dojazdowych (wprowadzonych już w obowiązującym planie). Lokalizacja może stanowić w przyszłości uciążliwość (hałas) dla mieszkańców nowo powstałych osiedli mieszkaniowych, spowodowaną zwiększonym ruchem. Proponuje się wprowadzenie programu usług w sposób, który będzie jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Analiza warunków ruchu, przewidywana powierzchnia WOH (10000 m2 pow. sprzedaży w przypadku lokalizacji więcej niż jednego obiektu WOH) oraz liczba miejsc parkingowych wykazuje, że planowane obiekty będą generować- z racji programu i swojej wielkości - stosunkowo mały ruch, który nie będzie istotnie wpływał na potoki ogólno-miejskie w sąsiedztwie bliższym i dalszym obiektu.

6. **W Dziale II , Rozdziale 1, pkt 1.2, do ppkt 7 wykreśla się fragment tekstu:**

„o powierzchni sprzedaży poniżej 1000 m^2;"

7. **W Dziale II , Rozdziale 1, pkt 1.5, dodaje się nową strefę zabudowy zgodnie z poniższymi zapisami:**

Strefa VII- obejmuje tereny w zachodniej części miasta zlokalizowane w pobliżu skrzyżowania dróg krajowych DK 11 i 46.

8. **W Dziale II , Rozdziale 2, pkt 2.1, dodaje się ppkt . 7:**

7) strefa VII – ustala się następujące wytyczne dla planów miejscowych:
   a) dla większości wyznaczanych terenów gabaryty oraz geometria dachu nie powinny być ograniczane,
   b) należy przewidywać średnio-wysoki wskaźnik zabudowy, nie wykluczając 70% zajęcia terenu pod zabudowę, przy czym na granicy terenów zabudowy mieszkaniowej z usługową należy wyznaczyć tereny zieleni;
   c) dla wyznaczanych terenów zabudowy jednorodzinnej należy ograniczyć wysokość projektowanej zabudowy do 12 metrów włącznie,
   d) możliwość lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży pow. 2000 mkw.

9. **W Dziale II , Rozdziale 8 dodaje się następującą treść:**

W mieście przewiduje się możliwość lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m2. Możliwość lokalizacji tego typu obiektów handlowych przewiduje się zgodnie z zapisami dla strefy VII (strefa zabudowy) niniejszego studium(Dział II Rozdział I ppkt 1.5 i Dział II Rozdział II ppkt 2.1) i załącznikiem graficznym nr 2 do uchwały nr 266/XXVI/2012

10. **W Dziale III , dodaje się Rozdział 3 (Uzasadnienie podjęcia opracowania zmiany studium i synteza przyjętych rozwiązań do uchwały Rady Miejskiej w Lublińcu Nr 266/XXVI/2012 z 25 września 2012 r.) o następującej treści:**

Uzasadnienie:

Zadaniem dla zmiany studium było wyznaczenie na terenie miasta Lublińca obszarów z możliwością lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m2. Zmiana studium nie zmienia sposobu zapisu ustaleń opiera się na przyjętych w obowiązującym studium warstwach ustaleń: obszarach funkcjonalnych miasta strefach zabudowy. Pozostawia niezmienioną formułę tekstu dodając jedynie niezbędne rozdziały, punkty i podpunkty.

Synteza Ustaleń Studium:

Kierunki zmian w strukturze przestrzennej miasta zostały określone poprzez wyznaczenie strefy 7 dla której sformułowano ustalenia: charakter strefy, wytyczne dla planów miejscowych.

Wyznaczenie strefy 7 miasta poprzedzono analizą możliwości lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (Uwarunkowania: Rozdział 8). Na potrzeby analizy do uwarunkowań studium dodano informacje dotyczące usług handlu i natężenia ruchu na drogach krajowych nr 11 i 46.

PRZEWODNICZĄCY
RADY MIEJSKIEJ
mgr inż. Piotr Półtorak