



Prezydent Miasta Lublin



Analiza zasadności przystąpienia do sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Dworcowej, Krochmalnej, 1-go Maja, Al. Zygmuntońskich i Piłsudskiego – obszar A - rejon ulicy: Przeskok

***Granice obszaru objętego analizą oznaczono na rysunku nr 1
do niniejszej analizy.***

OPRACOWANIE:

mgr inż. arch. Joanna Mużykowska

SPRAWDZIŁ:

mgr inż. arch. Robert Kuryło

mgr inż. Marta Smajkiewicz

mgr inż. arch. kraj. Anna Harabin

dr Hanna Bieniaszkiewicz

mgr inż. Małgorzata Kamińska-Fornal

ZATWIERDZIŁA:

mgr inż. arch. Małgorzata Żurkowska

Urząd Miasta Lublin
Wydział Planowania

Lublin wrzesień 2022

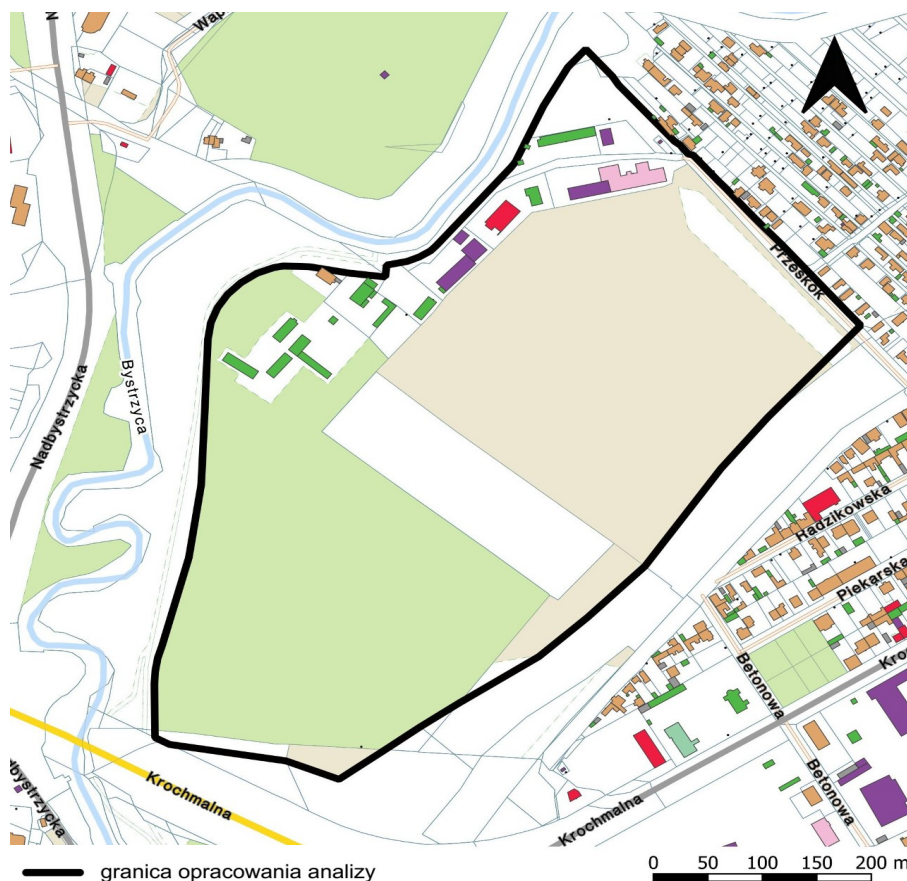
1. WSTĘP

Ustalenie przeznaczenia terenu, rozmieszczenia inwestycji celu publicznego oraz określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu należy do zadań własnych Gminy wyrażonych w postaci miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który stanowi akt prawa miejscowego. Procedurę sporządzenia zmiany planu rozpoczyna uchwała Rady Miasta o przystąpieniu do sporządzenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przed podjęciem uchwały Prezydent Miasta wykonuje analizy dotyczące zasadności przystąpienia do sporządzenia zmiany planu i stopnia zgodności przewidywanych rozwiązań z ustaleniami studium. Przygotowuje materiały geodezyjne do opracowania zmiany planu oraz ustala niezbędny zakres prac planistycznych. Stanowi o tym art. 14 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. 2022 poz. 503).

2. ANALIZA ZASADNOŚCI DOTYCZĄCA PRYZYSTĄPIENIA DO SPORZĄDZENIA ZMIANY MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Analizą zasadności przystąpienia do sporządzenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Dworcowej, Krochmalnej, 1-go Maja, Al. Zygmuntońskich i Piłsudskiego – obszar A - rejon ulicy: Przeskok objęto teren o powierzchni ok. 25,5 ha położony w rejonie ulic: Przeskok i Krochmalnej. Jest to teren w znacznej części niezabudowany i niezagospodarowany. Istniejąca zabudowa występuje jedynie w rejonie ulicy Przeskok, są to budynki usługowe, przemysłowe i infrastruktury technicznej, budynek mieszkalny oraz inne niemieszkalne, w tym związane z jeździectwem (zabudowa dawnego Lubelskiego Klubu Jeździeckiego). W części wschodniej obszaru w trakcie realizacji jest szkoleniowy kompleks sportowy Lubelskiej Akademii Futbolu.

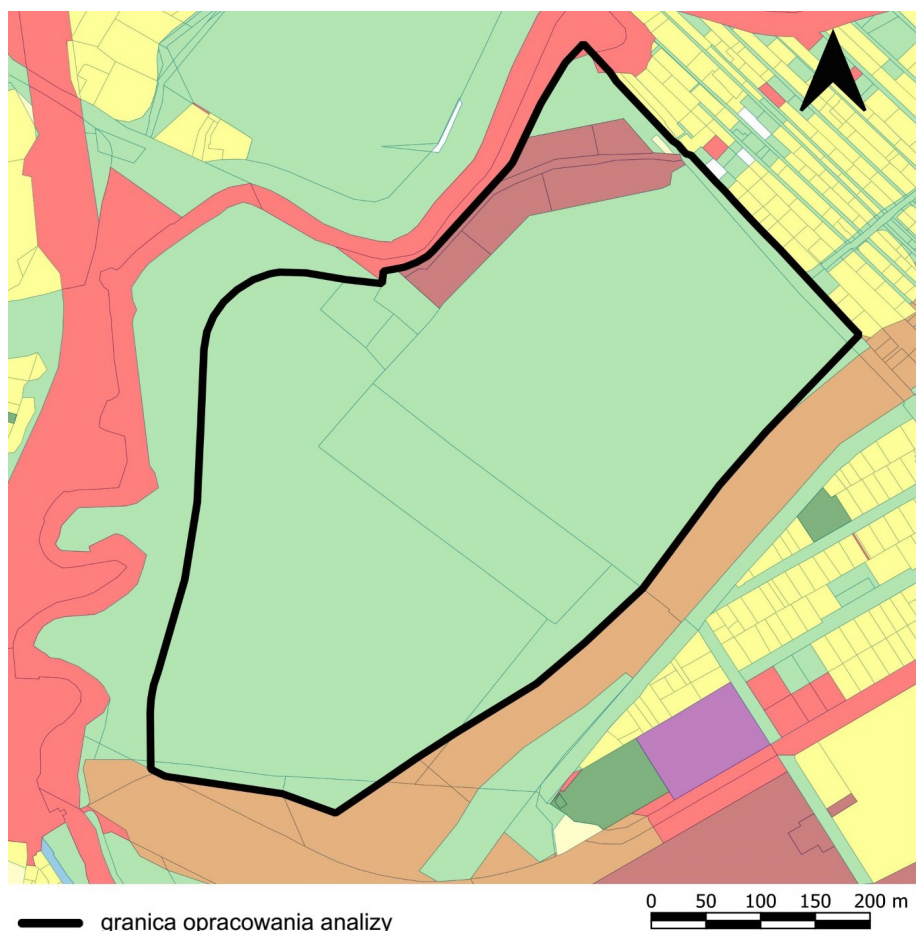
Granice obszaru objętego analizą - rysunek nr 1.



Analizowany teren ma powierzchnię ok 25,5 ha i jest we władaniu:

- Gminy Lublin
- Skarbu Państwa i użytkowników wieczystych.

Struktura własności - rysunek nr 2.



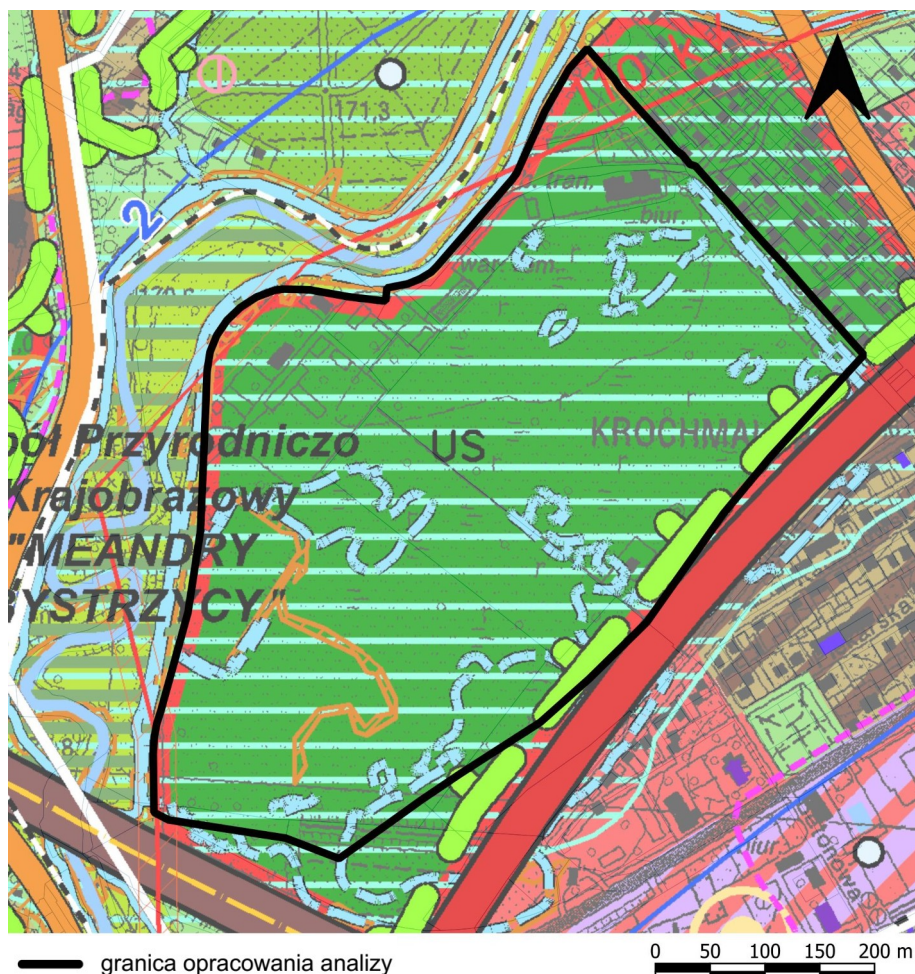
- Skarb Państwa, jeżeli nie występuje w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Skarb Państwa, jeżeli występuje w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, przedsiębiorstwa państwowe i inne państwowe osoby prawne
- Gminy i związki międzygminne, jeżeli nie występują w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Gminy i związki międzygminne, jeżeli występują w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Jednoosobowe spółki jedn. samorządu terytorialnego i inne osoby prawne
- Osoby fizyczne
- Spółdzielnie
- Kościoły i związki wyznaniowe
- Wspólnoty gruntowe
- Powiaty i związki powiatów, jeżeli nie występują w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Powiaty i związki powiatów, jeżeli występują w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Województwa, jeżeli nie występują w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Województwa, jeżeli występują w zbiegu z użytkownikami wieczystymi
- Spółki prawa handlowego i inne podmioty ewidencyjne

Dla analizowanego obszaru obowiązują ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublina, przyjęte uchwałą nr 283/VIII/2019 Rady Miasta Lublin z dnia 1 lipca 2019 r.

Zgodnie z dyspozycją ustawową dokument Studium określa główne kierunki polityki przestrzennej, w tym między innymi strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta. Na obszarze objętym niniejszą analizą, Studium określa przeznaczenie pod tereny usług sportu i rekreacji (US). Cały teren usytuowany jest w obszarze doliny rzecznej oraz w Ekologicznym Systemie Obszarów Chronionych. Ustalenia dla obszarów stanowiących system przyrodniczy miasta (ESOCH) dopuszczają lokalizację obiektów i urządzeń związanych z ich funkcjonowaniem (sportu i rekreacji, turystyki), ochroną funkcji przyrodniczych oraz obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Od strony północno-zachodniej bezpośrednio sąsiaduje z planowanym Zespołem Przyrodniczo-Krajobrazowym „Meandry Bystrzycy”, terenami zieleni o charakterze publicznym obejmującymi: zielen parkową, dolinną, izolacyjną, a także zieleńce i skwery, jak również rzeką Bystrycą. Od południa teren okalają elementy układu komunikacyjnego: planowana droga główna (przedłużenie ul. Lipca 80') oraz istniejąca droga główna ruchu przyspieszonego (ul. Krochmalna). Cały teren usytuowany jest w ramach strefy ochrony widoków (SOW) – obszarze ochrony ekspozycji oraz w zasięgu fali awaryjnej w przypadku awarii tamy na Zalewie Zemborzyckim. Część terenu znajduje się w obszarze narażonym na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego oraz w obszarze linii napowietrznej wysokiego napięcia 110KV.

Zgodnie z Art. 9 ust.4 ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych.

Wyrys ze Studium (wraz z granicą obszaru objętego analizą oznaczoną graficznie linią koloru czarnego) - rysunek nr 3.



Dla obszaru obowiązują ustalenia planu miejscowego przyjętego uchwałą nr 985/XXXI/2021 Rady Miasta Lublin z dnia 9 września 2021 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin w rejonie ulic: Dworcowej, Krochmalnej, 1-go Maja, Al. Zygmuntowskich i Piłsudskiego – obszar A – rejon ulicy: Przeskok (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego z 16 września 2021r., poz.3816).

Plan wyznacza obszar oznaczony symbolem 1ZP1(US,U) – tereny zieleni parkowej z dopuszczeniem sportu i rekreacji oraz usług, jak również teren oznaczony symbolem 1KDW - tereny dróg wewnętrznych. W ramach obszaru 1ZP1(US,U) dopuszcza lokalizację usług sportu i rekreacji oraz lokalizację usług, w szczególności z zakresu kategorii: administracji i biur, gastronomii, kultury, oświaty i wychowania, sportu, hotelowo – turystycznej, ochrony zdrowia (z wykluczeniem szpitali i sanatoriów), usług publicznych (z wyłączeniem domów opieki społecznej). Na rysunku planu wyznaczono dwa obszary usług towarzyszących o symbolu U-1, obszar o symbolu U-2 (w którym dopuszcza się lokalizację stadionu żużlowego) oraz strefę SR – strefę lokalizacji obiektów kubaturowych o funkcji sportowo-rekreacyjnej. W rejonie projektowanego Zespołu Przyrodniczo Krajobrazowego "Meandry Bystrzycy" wyznaczono obszar zieleni izolacyjnej ZI oddzielający projektowany zespół od obszaru usług towarzyszących U-2, natomiast w rejonie ul. Przeskok oraz od strony ul. Krochmalnej strefę KS/ZP – obszar obsługi komunikacji lub parkingów w zieleni. W części centralnej terenu 1ZP1(US,U)

wskazano także obszar lokalizacji terenowych urządzeń sportowo-rekreacyjnych (np. boisk, placów zabaw).

Wyrys z planu miejscowego (wraz z granicą obszaru objętego analizą oznaczoną graficznie linią koloru czarnego) - rysunek nr 4.



W ustaleniach tekstowych obowiązujący plan miejscowy określa parametry zabudowy i zagospodarowania, w tym też wskazuje minimalny wskaźnik parkingowy dla obliczania zapotrzebowania inwestycji na miejsca parkingowe dla samochodów osobowych w odniesieniu do stadionów i klubów sportowych na poziomie - nie mniej niż 20 miejsc parkingowych na 100 miejsc siedzących dla widzów + 3 miejsca parkingowe dla autokarów na 1000 miejsc siedzących dla widzów. Ponadto ustala nakaz zapewnienia miejsc parkingowych dla rowerów dla stadionów i klubów sportowych w ilości 5 miejsc parkingowych dla rowerów na każde pełne 100 miejsc siedzących dla widzów. Ustalając powyższy wskaźnik zakładano, że część miejsc parkingowych zostanie zrealizowana w formie naziemnej w ramach wyznaczonych obszarów obsługi komunikacji lub parkingów w zieleni, oraz jako uzupełnienie funkcji usługowej U-2 w formie garaży podziemnych, naziemnych miejsc parkingowych, garaży wolnostojących lub wbudowanych. Ustalenia planu w trakcie trwania procedury planistycznej były przedmiotem dwukrotnych uzgodnień i opiniowania.

W lutym 2022r. wpłynął wniosek Wydziału Inwestycji i Remontów UML o zmianę planu miejscowego. Wydział IR w zakresie dotyczącym planowanej budowy obiektu stadionu żużlowego wnosi o: „zmniejszenie ustalonych w planie minimalnych wskaźników parkingowych dla samochodów osobowych, autobusów i rowerów, określonych w § 6 ust 1 pkt 23 oraz § 6 ust 6 pkt 1 planu..”

W uzasadnieniu wskazano, że:

- „aktualnie plan zagospodarowania przestrzennego w zakresie wskaźników dotyczących ilości miejsc parkingowych wskazuje na konieczność zapewnienia, przy zakładanej realizacji obiektu stadionu o pojemności do 20 tys. miejsc siedzących, 4000 miejsc parkingowych oraz dodatkowo 60 miejsc parkingowych dla autokarów. Po przeanalizowaniu obecnych ustaleń planu, biorąc pod uwagę oznaczony w planie obszar działki (około 50 000 mkw.) przeznaczony na realizację obiektu stadionu żużlowego wraz z miejscami parkingowymi (obszar U-2), realizacja tak dużej ilości miejsc parkingowych narzuca budowę wielopoziomowego parkingu podziemnego pod obiektem stadionu.”

- „bezpośrednio przy obiekcie stadionu niezbędne będzie utworzenie miejsc przeznaczonych na zaplecze techniczne związane zarówno z funkcją sportową obiektu (park maszyn, paddock, place związane z utrzymaniem toru), jak i parkingów dla wozów transmisyjnych , policji , straży pożarnej czy sieci dróg pożarowych i ewakuacyjnych, co dodatkowo uniemożliwia zapewnienie tak dużej ilości miejsc parkingowych na przedmiotowej działce budowlanej. Biorąc pod uwagę warunki gruntowe posadowienia oraz sąsiedztwo rzeki Bystrzyca wykonanie co najmniej 4 poziomowego parkingu podziemnego niezależnie od problemów technicznych wiąże się z bardzo dużymi i nieracjonalnymi kosztami w porównaniu z parkingami zlokalizowanymi na poziomie terenu. Ponadto biorąc pod uwagę wymagania techniczne i eksploatacyjne stadionów jak i względy bezpieczeństwa podczas imprez masowych w tym zagrożenia terrorystycznego, parkowanie na terenie jest bardziej zasadne. (...)”

- „wnioskujemy o skorygowanie wskaźników parkingowych z uwagi na to, że w pobliżu funkcjonują obiekty (Arena Lublin, Targi Lubelskie, Aqua Lublin), które dysponują znaczną ilością zrealizowanych miejsc postojowych. Po analizie problemu, w naszej ocenie miejsca te mogłyby służyć jako parkingi podczas dużych imprez masowych na planowanym do realizacji obiekcie stadionu. Ponadto obecnie realizowane jest nowe Zintegrowane Centrum Komunikacyjne przy ulicy Dworcowej i Krochmalnej, które poza budowanymi miejscami parkingowymi, dodatkowo umożliwi dogodny dojazd do obiektu komunikacją publiczną. Z dotychczasowych doświadczeń podczas organizacji dużych imprez masowych ze względów bezpieczeństwa i możliwości ewakuacyjnych obsługa komunikacją publiczną jest preferowana.”

- „wniosek dotyczący korekty ilości miejsc parkingowych dla rowerów, gdzie zgodnie z planem, w przypadku realizacji 20 tys. miejsc siedzących na obiekcie stadionu, wymagana ilość parkingów wynosi 1000 szt., uzasadniamy dotychczasowymi doświadczeniami przy realizacji innych podobnych obiektów, oraz późniejszą ich eksploatacją. W ramach zrealizowanych obiektów wymagania co do ilości miejsc parkingowych na rowery były znacznie mniejsze. Z dotychczasowych doświadczeń przy realizacji obiektów; stadionu Arena Lublin, Aqua Lublin, stadionu lekkoatletycznego, wynika, że w ramach przyjętych rozwiązań projektowych nie było możliwości umiejscowienia tak dużej ilości miejsc parkingowych dla rowerów przy samym obiekcie, a tym bardziej przy wejściu głównym, co skutkowało

lokalizacją tych miejsc w obszarze miejsc parkingowych dla samochodów. Ponadto w trakcie dotychczasowej eksploatacji obiektów, wykorzystanie tych miejsc jest zaledwie na poziomie około 10% co wskazuje na ich nadmierną i nieracjonalną ilość względem obecnych potrzeb. Pragniemy również zwrócić uwagę, że nawet w przypadku zwiększenia zapotrzebowania na miejsca do parkowania rowerów, ich utworzenie nie stanowi takiego problemu jak w przypadku miejsc parkingowych dla samochodów, zarówno pod względem formalnym (nie jest wymagane pozwolenie na budowę) jak i lokalizacyjnym. W związku z powyższym w naszej ocenie nie ma potrzeby tworzenia tak dużej ich ilości jak założono w planie.”

W uzupełnieniu do powyższych postulatów, w związku z przystąpieniem do realizacji prac projektowych na wykonanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej na budowę w pełni zadashowanego wielofunkcyjnego obiektu sportowo-rekreacyjnego z funkcją stadionu żużlowego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą Wydział Inwestycji i Remontów UML w dn 19.09.2022r. złożył dodatkowo wniosek w zakresie:

„1. Miejsc postojowych:

wnosimy o zmniejszenie wskaźników dotyczących ilości miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, autobusów i rowerów, określonych w § 6 ust 1 pkt 23 oraz § 6 ust 6 pkt 1 planu:

a) w zakresie wskaźników parkingowych - § 6 ust 1 pkt 23 – wnosimy o zmianę:

- wskaźnika wymaganej ilości miejsc parkingowych z 20 miejsc parkingowych na 100 miejsc siedzących dla widzów, na wskaźnik 4 miejsc parkingowych na 100 miejsc siedzących dla widzów

- wskaźnika wymaganej ilości miejsc parkingowych dla autokarów z 3 miejsc parkingowych dla autokarów na 1000 miejsc siedzących dla widzów, na wskaźnik 1 miejsce parkingowe dla autokarów na 1500 miejsc siedzących dla widzów

b) w zakresie nakazu zapewnienia miejsc parkingowych dla rowerów - § 6 ust 6 pkt 1 – wnosimy o zmianę wskaźnika wymaganej ilości z 5 miejsc parkingowych dla rowerów na każde 100 miejsc siedzących dla widzów, na wskaźnik wymaganej ilości 1 miejsca parkingowego dla rowerów na każde 250 miejsc siedzących dla widzów.

Ponadto wnosimy o zmianę w zakresie szczególnych warunków zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu określonych w § 10 ust 9 pkt 1 lit. a planu:

- w zakresie dopuszczenia w obszarze o funkcji SR lokalizacji „...miejsc postojowych i obiektów parkingowych wielopoziomowych obsługujących obiekty sportowe...”

2. Wysokości obiektu:

wnosimy o zmianę zasad kształtowania zabudowy i wskaźników zagospodarowania terenu dotyczących wysokości zabudowy, określonych w § 10 ust 6 pkt 7 lit. b) planu:

a) w zakresie wskaźników zagospodarowania terenu dotyczących wysokości zabudowy - § 10 ust 6 pkt 7 lit. b) – wnosimy o zmianę:

- wskaźnika wysokości zabudowy z „nie więcej niż 25 m i maksymalnie do rzędnej 199 m n.p.m.,” na wskaźnik wysokości zabudowy „nie więcej niż 33 m i maksymalnie do rzędnej 207 m n.p.m.,”

oraz

- z „dopuszcza się elementy konstrukcyjne do których mocowane jest zadaszenie obiektu – maksymalnie do rzędnej 209 m n.p.m.”, na „dopuszcza się elementy konstrukcyjne do których mocowane jest zadaszenie obiektu – maksymalnie do rzędnej 215 m n.p.m.

3. Minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej:

wnosimy o zmianę wskaźnika udziału powierzchni biologicznie czynnej liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej, określonego w § 10 ust 6 pkt 5 planu, w zakresie procentowego udziału wskaźnika,

- wnosimy o zmianę wskaźnika udziału powierzchni biologicznie czynnej liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej, z „50%,” na wskaźnik udziału powierzchni biologicznie czynnej liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej „40%.”

Postulowane we wniosku zmiany wpisują się w kierunki rozwoju miasta zapisane w uchwalonej w dn. 27.01.2022r. Strategii Rozwoju Gminy Lublin na lata 2022-2030, gdzie priorytetem jest kształtowanie miasta w sposób zrównoważony m.in.: poprzez dążenie do realizacji koncepcji miasta kompaktowego i efektywne gospodarowanie zasobami. W odniesieniu do systemu transportowego miasta, dokument jako jeden z celów wskazuje tworzenie sieci zrównoważonego transportu m.in. poprzez upowszechnianie komunikacji zbiorowej i zmniejszanie ruchu pojazdów, szczególnie pojazdów spalinowych, zwłaszcza w centrum miasta, rozbudowywanie i rozwijanie funkcjonalności Inteligentnego Systemu Transportowego. Realizacji powyższych celów służy ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego w centralnej części miasta, wraz z uporządkowaniem parkowania, poprzez zmianę organizacji ruchu i wprowadzenie ułatwień dla innych form transportu, wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania miejscami parkingowymi, czy też optymalizacja rozkładów komunikacji publicznej, budowa węzłów przesiadkowych i nowych pętli komunikacji miejskiej i buspasów. Centrum miasta, z uwagi na pełnione funkcje, charakteryzuje się dużym przepływem ludności. Negatywnym tego skutkiem jest przeciążenie ruchem ulicznym (kongestia transportowa) i wzrost zanieczyszczenia powietrza. Z uwagi na dobre skomunikowanie tej części miasta z pozostałymi obszarami, a także rozwiniętą i częstą siatkę połączeń komunikacją publiczną oraz dostępne stacje wypożyczania rowerów i hulajnóg można rozważyć wyłączenie tego obszaru od indywidualnych samochodów osobowych i utworzenie strefy czystego transportu.

W odniesieniu do postulowanej zmiany wysokości w strefie dopuszczanej wysokości zabudowy oznaczonej symbolem - B, w ramach której może zostać zrealizowany zadaszony wielofunkcyjny obiekt sportowo-rekreacyjny z funkcją stadionu żużlowego to należy mieć na względzie, że planowana jest realizacja obiektu o ważnej funkcji publicznej. Obiekt ten będzie służył mieszkańcom miasta i regionu.

Wniosek o korektę wskaźnika minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej liczonej w stosunku do powierzchni działki budowlanej, z „50%” na „40%” wynika z podziału zadania inwestycyjnego jakim jest realizacja wielofunkcyjnego stadionu oraz zagospodarowanie terenów nadrzecznych na odrębne procedury realizacyjne.

Sporządzenie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wymaga:

- opracowania aktualizacji ekofizjografii podstawowej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie opracowań ekofizjograficznych. (Dz. U. 2002.155.1298).
- opracowania zmiany planu zgodnie z art. 15, ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022r. poz 503).
- wykonania prognozy oddziaływania na środowisko zgodnie z ustawą 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 (t.j. Dz. U. z 2021r. poz. 2373 z późniejszymi zmianami).
- opracowania prognozy skutków finansowych uchwalenia zmiany planu miejscowego z uwzględnieniem art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022r. poz 503).

3. WNIOSKI KOŃCOWE

Obszar objęty analizą położony jest w centralnej części Miasta, w dolinie rzeki Bystrzycy. Z racji lokalizacji i uwarunkowań przestrzennych stanowi obszar rozwojowy miasta, wskazany generalnie pod realizację funkcji zieleni, sportu i rekreacji. Obecnie w części zachodniej to głównie teren zieleni nieurządzonej. Natomiast, w części wschodniej występuje drobna zabudowa usytuowana wzdłuż ulicy Przekok oraz realizowany kompleks sportowy Lubelskiej Akademii Futbolu.

W przedmiotowym obszarze w ramach analizowanego terenu ustalenia planu miejscowego dopuszczają realizację infrastruktury sportowej, w tym planowanego obiektu sportowego – stadionu.

Analiza dotycząca uwarunkowań stanu istniejącego, obowiązujących ustaleń planistycznych oraz analiza treści złożonego wniosku wykazała, iż ze względów głównie lokalizacyjnych ale także funkcjonalno-użytkowych planowanego obiektu sportowego - zasadne jest przystąpienie do sporządzenia zmiany planu miejscowego.

Zmiana planu polegająca na korekcie minimalnych wskaźników parkingowych dla samochodów osobowych, autobusów i rowerów w odniesieniu do stadionów i klubów sportowych, mając na uwadze:

- wymagania techniczne, eksploatacyjne, koszty realizacyjne oraz optymalizację funkcjonowania istniejącej oraz projektowanej infrastruktury sportowej,
- zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- zapisy uchwalonej w dn. 27.01.2022r. Strategii Rozwoju Gminy Lublin na lata 2022-2030,
- złożone wnioski o zmianę planu miejscowego,
- szczególną lokalizację obszaru w strukturze miasta, efektywne i racjonalne gospodarowanie przestrzenią, priorytetową rolę komunikacji zbiorowej podczas imprez masowych,
- upowszechnianie komunikacji zbiorowej, ograniczanie indywidualnego ruchu samochodowego w centralnej części miasta, wprowadzanie ułatwień dla innych form transportu,

jest uzasadniona.

Jednak w przyszłości należy mieć na uwadze potrzebę uwzględnienia szczegółowej organizacji ruchu przy imprezach masowych - jakimi są zawody żużlowe, w tym wykorzystanie do celów parkin-

gowych terenów stadionu „Arena” oraz parkingów strategicznych związanych z Dworcem Metropolitalnym położonych przy ul. Krochmalnej.

W zakresie korekty wysokości - także ze względu na eksponowaną funkcję – obiekt o wyjątkowej funkcji publicznej – służącą podniesieniu prestiżu miasta w zakresie osiągnięć sportowych – warto rozważyć dostosowanie wysokości obiektu do możliwości technicznych i technologii nowoczesnych obiektów sportowych.

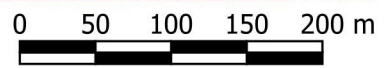
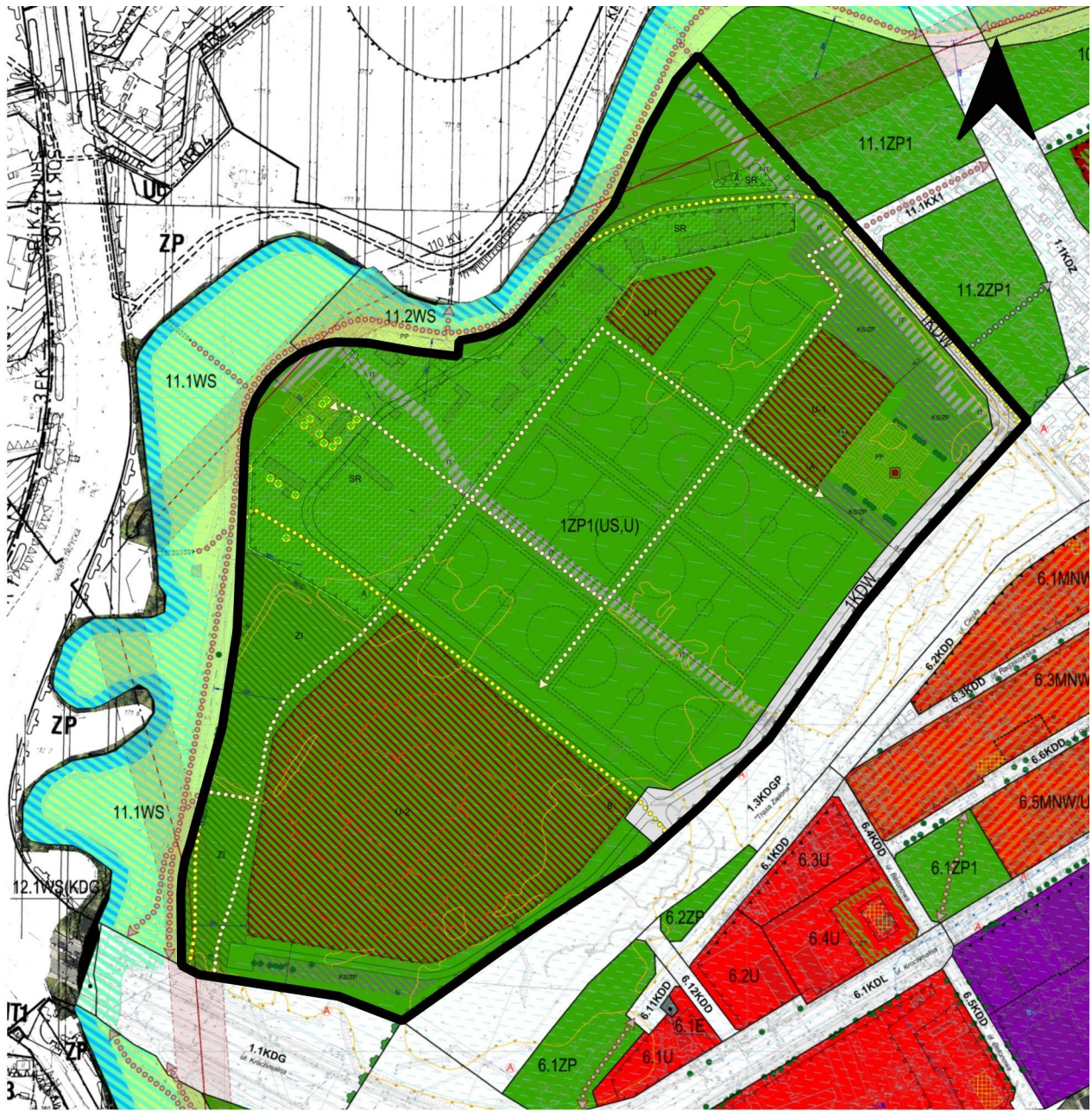
Wniosek w tym względzie jest uzasadniony.

Kwestia ponownego uszczegółowienia liczby miejsc parkingowych związanych z realizacją stadionu żużlowego oraz wysokości obiektu stadionu – wymaga przeprowadzenia zmian w tekście m.p.z.p. – w ograniczonym zakresie.

Dopuszczenie zmniejszenia wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla celów budowy samego stadionu żużlowego – może być przedmiotem szczegółowej analizy na etapie sporządzania zmiany planu.

Wobec powyższego można uznać potrzeby wyrażone przez Wydział Inwestycji i Remontów w złożonych wnioskach za zasadne – wymagające przeprowadzenia procedury formalno-prawnej związanej z opracowaniem zmiany planu – w ograniczonym zakresie.

Proponowane wstępne granice opracowania zmiany planu – rysunek nr 5.



— proponowane wstępne granice opracowania planu