

Uzasadnienie

do projektu uchwały Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie linii kolejowej Wrocław Osobowice, ulicy Pelczyńskiej oraz AOW we Wrocławiu

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został sporządzony w oparciu o uchwałę Nr LIX/1384/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 lipca 2018 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie linii kolejowej Wrocław Osobowice, ulicy Pelczyńskiej oraz AOW we Wrocławiu (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2018 r. poz. 223).

Obszar objęty projektem planu położony jest w północnej części Wrocławia, w obrębach geodezyjnych Lipa Piotrowska i Widawa. Opracowanie obejmuje obszar o powierzchni ok. 45,4 ha, położony między linią kolejową Wrocław Osobowice, ulicą Pelczyńską i Autostradą Obwodnicą Wrocławia.

Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia obszar planu położony jest w jednostce urbanistycznej B11 – Ligota w ramach obszaru przeznaczeń AG – obszary przemysłowe. Główne cele polityki gospodarczo-usługowej w jednostce to:

- działalność produkcyjna,
- małe i średnie przedsiębiorstwa,
- lokalny ośrodek usługowy,
- działalność biurowa.

Obszar planu w głównej mierze pokryty jest niezagospodarowanymi użytkami rolnymi. Uprawy polowe prowadzone są w kilku miejscach o niewielkiej powierzchni. Przez tereny rolne przebiegają rowy melioracyjne oraz ciek Mokrzyca. Zabudowę reprezentuje osiedle domów jednorodzinnych w układzie wolnostojącym, położonych między ulicami: Miętową, Południową, Podbiałową i Ostową. Na terenie planu zlokalizowane są także tereny aktywności gospodarczej takie jak warsztaty, drobne zakłady rzemieślnicze, drukarnia oraz magazyny. Teren dawnego Fortu Piechoty nr 9 przy ul. Pelczyńskiej 33 został zaadaptowany na potrzeby utworzenia Muzeum Militarne.

Na obszarze objętym przystąpieniem nie ma obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Na projektowany układ komunikacyjny w granicach planu miały wpływ obowiązujące plany w bliskim sąsiedztwie, których ustalenia uwzględniono tak, aby stworzyć układ komunikacyjny spójny dla całego obszaru w rejonie ul. Pelczyńskiej. Są to :

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej wraz z obszarem przyległym w obrębie obszaru rozwoju Ligota we Wrocławiu (Uchwała Nr XLI/2892/05 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 29 września 2005 r.),
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie Obwodnicy Śródmiejskiej i ulicy Irysowej we Wrocławiu (Uchwała Nr XXXVIII/910/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 14 lutego 2013 r.).

Celem planu jest wykreowanie czytelnego układu urbanistycznego o wiodącej funkcji przemysłowo-usługowej. Przyjęto rozwiązania uwzględniające wszelkie wymagania planowania przestrzennego, w tym ładu przestrzennego, ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, ochrony zdrowia, walory architektoniczne, prawo własności, potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury, a także wynikające z przeprowadzonych analiz aspekty ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

Po przeanalizowaniu wariantowych rozwiązań przeznaczono większość niezainwestowanych terenów na aktywność gospodarczą i usługi. Maksymalną wysokość dla zabudowy przemysłowej ustalono

na 20 m, a dla terenów usług i terenów usługowo-mieszkaniowych na 12 m. Wyjątek stanowi teren 7U, dla którego, ze względu na charakterystyczne położenie przy głównym skrzyżowaniu, ustalono maksymalną wysokość na 20 m. Uzupełniono istniejący zespół zabudowy mieszkaniowo-usługowej i poprzez zaplanowanie terenów zieleni wyizolowano go od terenów przemysłowych.

Nowy układ drogowy stwarza możliwość oddzielenia obsługi terenów przemysłowo - usługowych od istniejących terenów mieszkaniowych. Dla dostosowania układu drogowego do prowadzenia ruchu ciężarowego do terenów aktywności gospodarczej przewidziano rezerwę terenu dla poszerzenia istniejących ulic oraz pod rozbudowę włączenia ul. Ostowej do ul. Pelczyńskiej, które stanowić będzie główny wjazd na tereny przeznaczone na AG.

Poszerzeniem odcinka ulicy Pelczyńskiej zaakcentowano rejon głównego dojścia do stacji kolejowej Wrocław Osobowice, która stanie się elementem zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z terenem 1KSD przewidzianym na parking Park & Ride.

W planie uwzględniono także zmianę lokalizacji przystanków autobusowych „Ostowa” zgodnie z projektem przebudowy jezdni ul. Pelczyńskiej, skrzyżowania ul. Pelczyńskiej z ul. Podbiałową i ul. Ostową oraz przebudowy ciągów pieszych i rowerowych, a także zjazdów indywidualnych i publicznych, w granicach pasa drogowego. Wykreowano system powiązań pieszych i rowerowych z sąsiednimi terenami zieleni wzdłuż rzeki Mokrzycy oraz w rejonie wpisanego do rejestru zabytków Fortu Piechoty Nr 9, stanowiącego Mobilne Muzeum Militarne.

Obszar objęty opracowaniem to przede wszystkim nieruchomości prywatne. W jego granicach znajduje się także kilka działek Gminy Miejskiej Wrocław oraz Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa. W trakcie procedury sporządzania planu szczegółowo analizowano i wazono interes publiczny i prywatny. Przedmiotowy projekt planu w pełni uwzględnia walory ekonomiczne miejsca, w którym się znajduje, poprzez racjonalne wykorzystanie przestrzeni. Ze względu na dużą aktywność inwestorów w tym rejonie konieczne jest wskazanie kierunku kształtowania ładu przestrzennego i powstrzymanie swobodnego kształtowania zabudowy. Nowe regulacje umożliwią rozwój inwestycyjny w pożądanym na tym terenie kierunku.

Obszar objęty opracowaniem planu nie jest dostatecznie wyposażony w infrastrukturę techniczną: gazową, wodociągową i kanalizacyjną oraz energetyczną. Ustalenia planu uwzględniają potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w tym sieci telekomunikacyjnych i szerokopasmowych poprzez dopuszczenie na całym obszarze planu lokalizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym. Jednocześnie plan uwzględnia potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody. Zapisy stosowane w planie pozwalają na realizację systemów infrastruktury technicznej, przy poszanowaniu zasad ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych. Zapisano obowiązek odprowadzania ścieków komunalnych do sieci kanalizacyjnej. Przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych obowiązuje stosowanie rozwiązań polegających na zagospodarowaniu całości lub części wód w miejscu opadu, w szczególności poprzez gospodarcze wykorzystanie, odparowanie, rozsączanie do gruntu lub retencjonowanie na działce budowlanej wraz ze spowolnieniem ich odpływu do odbiornika, z zastrzeżeniem, że do sieci kanalizacyjnej dopuszcza się wyłącznie odprowadzenie części wód opadowych i roztopowych, których zagospodarowanie, o którym wyżej mowa, nie było możliwe. Zaopatrzenie w ciepło dopuszcza się wyłącznie z sieci ciepłowniczej lub innych niskoemisyjnych systemów grzewczych, niepowodujących przekroczeń dopuszczalnych emisji do środowiska, zgodnie z przepisami odrębnymi. W planie wprowadzono także ustalenia dotyczące urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii.

Projekt planu miejscowego sporządzony został zgodnie z przepisami ochrony środowiska. Ocenia się, że przyjęte rozwiązania nie przyczynią się do pogorszenia jakości środowiska. Realizacja postanowień planu zgodna jest z polityką przestrzenną miasta. Plan miejscowy pozwala na uregulowanie wielu ważnych kwestii dotyczących jakości zabudowy oraz stopnia zainwestowania na danym terenie. Określa także ustalenia chroniące środowisko przyrodnicze. Efektywne i pełne wdrożenie ustaleń projektowanego dokumentu powinno stanowić wystarczające zabezpieczenie przed potencjalnymi negatywnymi, przyszłymi zmianami w środowisku.

Plan nakłada obowiązek utworzenia powierzchni biologicznie czynnej oraz zieleni na powierzchniach niezabudowanych i nieutwardzonych oraz określa procentowy udział powierzchni terenu biologicznie czynnego. Na terenach przeznaczonych na aktywność gospodarczą i usługi jego powierzchnia musi stanowić co najmniej 20% - 30% powierzchni działki budowlanej. Ponadto zostają wprowadzone

nowe szpalery drzew oraz obowiązek wyposażenia parkingów terenowych otwartych w zieleni wysoką w liczbie co najmniej 1 drzewo usytuowane co 5 miejsc postojowych. Zapisy planu pozwolą na uzupełnienie terenami zieleni struktury obszaru aktywności gospodarczej i usług. Dużą wagę przywiązano do zachowania istniejącego drzewostanu, który w zdecydowanej większości udało się wpisać w szczegółowe założenia przestrzenne. Tereny zieleni także pozytywnie wpłyną na kształtowanie warunków klimatu lokalnego, redukują zanieczyszczenia środowiska, regulują poziom wód gruntowych i opóźniają spływ wód opadowych. Do rozwiązań służącym ochronie środowiska, służy także zapisany w planie obowiązek zachowania rowów za wyjątkiem odcinków skrzyżowań z ulicami, drogami wewnętrznymi, ciągami pieszymi, pieszo – rowerowymi oraz w innych miejscach uzasadnionych zagospodarowaniem terenu dla realizacji celu publicznego.

Na obszarze opracowania nie występują obiekty lub obszary podlegające ochronie w myśl Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. z 2020 poz. 55 z późn. zm) i Ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych z dnia 3 lutego 1995 r. (Dz. U. z 2017 poz. 1161 z późn. zm.). Przedmiotowy obszar nie wymaga więc zgody na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne.

Regulacje projektu planu nie stoją w sprzeczności z potrzebami obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wymaganiami ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia. W § 7 uchwały zakwalifikowano poszczególne tereny ze względu na dopuszczalny poziom hałasu, a potrzeby osób niepełnosprawnych w zakresie miejsc przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową określono w § 14 uchwały.

Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet Gminy, przedstawiony jest w prognozie finansowej sporządzonej na potrzeby mpzp. W wyniku realizacji ustaleń zawartych w planie nastąpi rozwój terenów przemysłowo - usługowych. Uruchomione zostaną tereny dotychczas niezagospodarowane, co będzie się wiązało po stronie kosztów Gminy z inwestycjami dotyczącymi realizacji celów publicznych infrastruktury. Natomiast po stronie wpływów do budżetu Gminy znajdują się przychody z tytułu opłaty planistycznej, a w miarę realizacji zabudowy także przychody z tytułu podatków od nieruchomości.

Udział społeczeństwa w pracach nad projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym również jawność i przejrzystość procedury planistycznej została zapewniona na dotychczasowych etapach, również przy użyciu środków komunikacji elektronicznej poprzez umieszczenie w prasie lokalnej, na stronie BIP Urzędu Miejskiego oraz na tablicach ogłoszeń w budynkach Urzędu Miejskiego, obwieszczenia o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i zbieraniu wniosków do planu w terminie od dnia 27 sierpnia 2018 r. do dnia 18 września 2018 r. W wyznaczonym terminie wpłynął jeden wniosek, który został rozpatrzony Zarządzeniem nr 1171/19 Prezydenta Wrocławia z dnia 19 czerwca 2019 r.

Od etapu opiniowania, zapewniono możliwość dostępu do informacji publicznej o projekcie planu w formie papierowej, ustnej, pisemnej lub elektronicznej. Po ogłoszeniu w prasie lokalnej w dniu 10 lutego 2020 r. projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu wraz prognozą oddziaływania na środowisko w dniach od 18 lutego 2020 r. do 10 marca 2020 r. Dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami odbyła się 26 lutego 2020 r. Uwagi do wyłożonego do publicznego wglądu projektu zbierano do 24 marca 2020 r. Do projektu planu złożono 200 uwag, które zostały rozpatrzone Zarządzeniem nr 2850/20 Prezydenta Wrocławia z dnia 14 kwietnia 2020 r.

Siedemdziesiąt jeden uwag uwzględniono w sprawie usunięcia przeznaczenia terenu – zbiórka odpadów dla terenów: 7AG, 8AG, 9AG, 10AG i 11AG, w tym trzydzieści trzy uwagi uwzględniono dodatkowo w sprawie niewpisywania przeznaczenia terenu – zbiórka odpadów dla żadnej działki na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Uwzględniono także zawarte w jednej uwadze poprowadzenie układu drogowego do ul. Jana Nowaka – Jeziorańskiego, ponieważ plan zakłada już takie rozwiązanie poprzez teren ulicy lokalnej 2KDL, stanowiący odcinek takiego połączenia. W czterdziestu dziewięciu uwagach uwzględniono dodanie dla terenów 1AG i 2AG przeznaczenia: obiekty kongresowe i konferencyjne, terenowe urządzenia sportowe oraz kryte urządzenia sportowe, w celu wzbogacenia oferty inwestycyjnej i zwiększenia działek o przeznaczeniu rekreacyjnym, o które wnioskowano dodatkowo w dwóch uwagach. Uwzględniono również jedną uwagę w zakresie zmiany zapisu §14. ust. 2 pkt 7 poprzez ustalenie,

że co najmniej 50% miejsc postojowych, o których mowa w pkt 5 lit. b, e, f należy usytuować w parkingach rowerowych zadaszonych.

Jednej uwagi nie uwzględniono w zakresie :

- 1) poprowadzenia układu drogowego wzdłuż AOW w kierunku ul. Żmigrodzkiej,
- 2) zmiany kategorii ulicy 2KDL na 2KZ (zbiorczą),
- 3) uwzględnienia rezerwy pod pas drogowy nad ul. Pełczyńską i torami kolejowymi w kierunku zapisanego w Studium 2018 węzła drogowego na AOW oraz do tzw. Nowej Trasy Obornickiej,
- 4) uwzględnienia korytarza komunikacyjnego pod tramwaj w kierunku osiedla Lipa Piotrowska,
- 5) przeznaczenia na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną terenów: 3AG, 4AG, 4U-MN, 3U-MN, 2U-MN, 2U, 7U, 2Z,
- 6) wprowadzenia rygorystycznych zapisów dotyczących izolacyjności akustycznej nie przekraczającej granic terenów, których zabudowa ma dotyczyć oraz wprowadzenia zapisów z Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu mpzp w rejonie linii kolejowej Wrocław Osobowice, ul. Pełczyńskiej oraz AOW we Wrocławiu zawartych w pkt 6 - Przedstawienie rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko,
- 7) dopuszczenia na terenie 1KSD obiektów do parkowania np. dwupoziomowych,
- 8) wniosku o zrównoważenie planistyczne tego rejonu miasta z uwagi na nadmierną przewagę w stosunku do zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej w obrębie jednego terenu,
- 9) określenia korytarzy przesyłowych do ogólnopolskiej sieci energetycznej w kontekście dopuszczenia w mpzp urządzeń do wytwarzania energii z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100KW. „Co z ustaleniami koncesji na pozyskiwanie energii z wnętrza ziemi. Może lepiej powrócić do tych odwiertów w okolicach Trzebnicy”.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 1, ponieważ proponowane w uwadze rozwiązanie komunikacyjne wzdłuż Autostradowej Obwodnicy Wrocławia nie jest uzasadnione funkcjonalnie, gdyż nie ma możliwości kontynuacji poza obszarem planu w kierunku wschodnim. Natomiast w projekcie planu przewidziano ulicę 2KDL, która w przyszłości daje możliwość powiązania jej i całego projektowanego w planie układu z ul. Żmigrodzką.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 2, ponieważ nie ma uzasadnienia zmiana klasy tej ulicy. Ulica 2KDL jest fragmentem połączenia równoleżnikowego wraz z drogami w obowiązującym *miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie Obwodnicy Śródmiejskiej i ulicy Irysowej we Wrocławiu* (plan nr 396), które stanowią w całości sieć drogową podłączoną zarówno do Obwodnicy Śródmiejskiej jak i ulic Żmigrodzkiej oraz Pełczyńskiej.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 3, ponieważ zgodnie ze *Studium* połączenie Trasy Obornickiej z ul. Pełczyńską przewidziane jest wyżej na północ w miejscu usytuowania planowanego nowego przystanku kolejowego przy ul. Kminkowej. Zakłada się, że planowane tereny aktywności gospodarczej w projekcie mpzp stanowią kontynuację pasa aktywności gospodarczej rozwijającego się przy Obwodnicy Śródmiejskiej i jego obsługa będzie zapewniona od strony układu obsługującego włączanego z jednej strony do Obwodnicy Śródmiejskiej a drugiej do ul. Żmigrodzkiej. Podłączenie w kierunku ul. Pełczyńskiej jest zorganizowane także już w obszarze zajęтым pod funkcje związane z aktywnością gospodarczą.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 4, ponieważ uwzględnienie takiego korytarza komunikacyjnego nie ma uzasadnienia, z uwagi na to, iż obszar opracowania planu bezpośrednio sąsiaduje z terenem zmodernizowanej linii kolejowej w kierunku na Poznań, przy której ustaleniami planu projektowany jest parking P&R, a także docelowo pętla autobusowa, jako elementy zintegrowanego węzła przesiadkowego. Bardziej uzasadnione jest tworzenie systemów zintegrowanych autobusowo - kolejowych (np. krótkie, ale częste linie dowozowe do stacji kolejowej z terenów mieszkaniowych - podobnie jak zorganizowana jest obsługa stacji Wrocław Psie Pole). Tym samym możliwe jest osiągnięcie znacznie bardziej efektywnego systemu transportu zbiorowego przy minimalizacji kosztów jego budowy i utrzymania. Wprowadzenie linii tramwajowej wzdłuż ul. Pełczyńskiej tak naprawdę byłoby powieleniem transportu szynowego, więc byłoby to rozproszenie pasażerów na dwa systemy, co nie byłoby korzystne dla żadnego z nich. Poza tym tereny bezpośrednio położone wzdłuż ul. Pełczyńskiej, zwłaszcza na odcinku powyżej AOW, są zainwestowane, co nie daje możliwości nawet wyodrębnienia niezależnego korytarza dla transportu zbiorowego.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 5 i pkt 8, z uwagi na to, iż ustalenia *Studium* wskazują obszar objęty opracowaniem planu, jako fragment jednostki urbanistycznej B11-

Ligota o planowanym przeznaczeniu terenu – AG obszary przemysłowe. Wyzwaniami dla tej jednostki, jest przede wszystkim wykreowanie spójnego i czytelnego układu urbanistycznego o wiodącej funkcji przemysłowo – usługowej. Dodatkowym celem jest wykreowanie zespołu zabudowy mieszkaniowej z usługami jedynie w rejonie ulic Pełczyńskiej i Ostowej oraz wprowadzenie obszarów zieleni ogólnodostępnej o funkcji rekreacyjnej i izolacyjnej od terenów usługowo – przemysłowych. Założenia te zostały w pełni zrealizowane w przedmiotowym planie poprzez uzupełnienie istniejącego zespołu zabudowy mieszkaniowo - usługowej i zaplanowanie terenów zieleni, które pozwolą na odizolowanie go od terenów przemysłowych oraz zaprojektowanie nowego układu drogowego, który stworzy możliwość oddzielenia obsługi terenów przemysłowo - usługowych od istniejących terenów mieszkaniowych. Zrównoważenie planistyczne dotyczące przeznaczenia terenów powinno obejmować cały obszar miasta i nie może odnosić się jedynie do poszczególnych jego rejonów. Jednostka urbanistyczna B11-Ligota wraz z sąsiednią jednostką B5-Żmigrodzka, o przeznaczeniu terenu – AG, zlokalizowane są w jednym z czterech głównych obszarów przemysłowych Wrocławia. Zmiana przeznaczenia wskazanych w uwadze terenów aktywności gospodarczej oraz terenów usługowo – mieszkaniowych na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną jest niezgodna ze *Studium*, którego ustaleń plan miejscowy nie może naruszać.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 6, ponieważ standardy jakości klimatu akustycznego określają przepisy szczególne. Normy dotyczące poziomu hałasu zależą od funkcji oraz przeznaczenia terenu i zostały zdefiniowane w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*, które określiło dopuszczalne normy hałasu w środowisku. Do terenów chronionych przez hałasem, zgodnie z identyfikacją ww. zarządzenia zakwalifikowane zostały tereny: 1U-MN, 2U-MN, 3U-MN, 4U-MN i 5U-MN, które zapisano w planie miejscowym, jako należące do terenów mieszkaniowo – usługowych. Jednocześnie zgodnie z *Prawem ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 r.* eksploatacja instalacji powodująca wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisję hałasu oraz wytwarzanie pól elektromagnetycznych nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny. Poza tym dla realizacji inwestycji, która może mieć wpływ na środowisko niezbędna jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach uzyskana po przeprowadzaniu przez urząd oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i konieczna, jeśli inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko. Urzędy, które wydają decyzje administracyjne niezbędne do realizacji inwestycji, w tym decyzje o warunkach zabudowy czy pozwolenie na budowę, będą brać pod uwagę ustalenia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Natomiast większość ustaleń zawartych w pkt 6 *Prognozy oddziaływania na środowisko ustaleń projektu planu*, służących ochronie środowiska, wprowadzono w zapisach planu miejscowego, zarówno w części ogólnej jak i w zapisach szczegółowych dotyczących poszczególnych terenów.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 7, ponieważ kubaturowe parkingi powinny być realizowane w miejscach, gdzie dostępna przestrzeń jest ograniczona. Natomiast wzdłuż linii kolejowej w kierunku Poznania praktycznie parkingi są przy każdym przystanku, łącznie z tymi poza granicami miasta, w kierunku Obornik Śląskich. W planie miejscowym przewidziano przeznaczenie na funkcje parkingów terenowych teren 1KSD, o powierzchni 0,71 ha, w skład którego wejdą tereny miejskie, KOWR i GDDKiA. Wkrótce realizowany będzie na części tego terenu pierwszy parking w ramach przedsięwzięcia realizowanego na zlecenie Wrocławskich Inwestycji pn. „Budowa parkingu w ramach realizacji zadania Budowa Systemu "Parkuj i Jedź" we Wrocławiu - Etap II" 05110 Budowa parkingu "Parkuj i jedź" w rejonie stacji kolejowej Wrocław Osobowice - Etap I wykorzystujący teren kolejowy przy stacji Wrocław Osobowice oraz działkę miejską, zapewniające łącznie ponad 150 miejsc postojowych.

Nie uwzględniono uwagi w zakresie, o którym mowa w pkt 9, ponieważ ustalenia *Studium* na obszarze planu miejscowego nie przewidują lokalizacji ogólnopolskiej sieci energetycznej. Zarówno istniejące jak i planowane w *Studium* linie elektroenergetyczne 110 kV oraz Główne Punkty Zasilania znajdują się poza obszarem mpzp. Natomiast zasady otrzymywania koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania energii elektrycznej określają przepisy odrębne.

W czterdziestu dziewięciu uwagach wnioskowano dodanie dla terenów aktywności gospodarczej przeznaczenia terenu – obiekty hotelowe, obiekty kongresowe i konferencyjne, terenowe urządzenia sportowe i kryte urządzenia sportowe. Nie uwzględniono uwag w tym zakresie z uwagi na to, że wymienione przeznaczenia zapisano na innych, bardziej predestynowanych

terenach. Obiekty hotelowe oraz obiekty kongresowe i konferencyjne, a także kryte urządzenia sportowe dopuszczono w ustaleniach planu na terenach 3AG, 4AG i 5AG, które uznano za najbardziej korzystne ze względu na lokalizację przy głównym wjeździe na cały kompleks aktywności gospodarczej oraz sąsiedztwo zaplanowanych terenów zielonych. Dopuszczenie możliwości lokalizacji ww. funkcji na wszystkich terenach AG może doprowadzić do utraty charakteru tego obszaru, który jest przeznaczony w *Studium* na aktywność gospodarczą i stanowi część jednego z czterech głównych obszarów przemysłowych Wrocławia. Sale konferencyjne lub sportowe można zawsze zrealizować w obiektach z przeznaczeniem dopuszczonym w planie. Jednocześnie należy dodać, że uwagi dotyczące kwestii wprowadzenia ww. przeznaczeń uwzględniono na terenach 1AG i 2AG poprzez wprowadzenie na nich wymienionych funkcji poza obiektami hotelowymi. Dodatkowo na wszystkich terenach przeznaczonych na usługi, położonych po wschodniej stronie ulicy Pełczyńskiej, zapisano możliwość realizacji krytych i terenowych urządzeń sportowych.

Dodatkowo czterdziestu trzech ww. uwag nie uwzględniono w zakresie dotyczących usunięcia z terenów aktywności gospodarczej przeznaczenia – produkcja, ponieważ celem planu jest wykreowanie czytelnego układu urbanistycznego o wiodącej funkcji przemysłowo-usługowej terenu, który zgodnie ze *Studium* znajduje się w granicach jednostki urbanistycznej B12-Ligota, wyznaczonej, jako obszar aktywności gospodarczej.

Tej kwestii dotyczyło również czterdzieści cztery odrębne uwagi.

Nie uwzględniono siedemnastu uwag w zakresie dotyczącym wytyczenia ciągu pieszo – rowerowego w północnej części działki dla połączenia ul. Pełczyńskiej z istniejącą drogą techniczną przebiegającą wzdłuż AOW i z ul. Miętową Południową oraz zaplanowania ścieżki rekreacyjnej dla pieszych łączącej osiedle na odcinku podzielonym AOW, ponieważ w projekcie planu zapewniono już nowe połączenie pieszo - rowerowe ul. Pełczyńskiej z Miętową Południową poprzez zaprojektowanie ciągu 4KDPR. Jego lokalizację uzasadnia położenie naprzeciwko stacji kolejowej Wrocław Osobowice i planowanego przy nim przystanku autobusowego w kierunku Lipy Piotrowskiej oraz istniejącego przystanku z kierunku północnego. Takie usytuowanie stwarza więcej możliwości dotarcia do planowanych terenów usługowo – przemysłowych zarówno dla osób przyjeżdżających komunikacją zbiorową jak i dla okolicznych mieszkańców. Natomiast wskazana w uwagach lokalizacja ciągu pieszo – rowerowego dla połączenia ul. Pełczyńskiej z istniejącą drogą techniczną nie jest właściwa ze względu na to, iż droga serwisowa położona jest w granicach działki przeznaczonej na AOW nie jest drogą publiczną, a stanowi obsługę techniczną Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Pełni wobec jezdni głównej rolę służebną. Umożliwia bowiem zarządcy drogi dojazd do znajdujących się w pasie drogowym obiektów budowlanych i urządzeń technicznych związanych z prowadzeniem, zabezpieczeniem oraz obsługą ruchu na trasie głównej. Służy pojazdom utrzymującym i obsługującym infrastrukturę drogową oraz pojazdom służb ratowniczych i policji, dlatego wskazywanie jej do wykorzystania, jako połączenie komunikacyjne nie jest właściwe.

Nie uwzględniono również czterdziestu czterech uwag w zakresie dotyczącym wytyczenia ciągu trasy rowerowej lub rowerowo – pieszej przez tereny: 1U, 5U-MN, 1Z, 3U, 8Z, 8AG, 9AG, 10AG, celem skomunikowania rejonu ul. Pełczyńskiej oraz ul. Żmigrodzkiej z wykorzystaniem istniejącej drogi technicznej wzdłuż AOW i wytyczenia trasy rowerowej i pasa drogowego od ul. Pełczyńskiej w kierunku do ul. Żmigrodzkiej. Poprowadzenie układu komunikacyjnego wzdłuż Autostradowej Obwodnicy Wrocławia nie jest uzasadnione funkcjonalnie, z uwagi na to, iż nie ma możliwości kontynuowania go poza obszarem planu w kierunku wschodnim do ul. Żmigrodzkiej. Natomiast nowoprojektowana ulica 2KDL stanowi odcinek planowanego połączenia drogowego, które wraz z drogami w obowiązującym *miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego w rejonie Obwodnicy Śródmiejskiej i ulicy Irysowej we Wrocławiu* stworzą w całości sieć drogową podłączoną do Obwodnicy Śródmiejskiej oraz ulic Żmigrodzkiej i Pełczyńskiej.

Zaproponowany w planie układ drogowy pozwoli także na oddzielenie obsługi komunikacyjnej terenów przemysłowo – usługowych od istniejących terenów mieszkaniowych, zapewniając dojazdy do poszczególnych terenów i jest niezależny od drogi technicznej wzdłuż AOW, pozostawiając możliwość korzystania z niej.

Nie uwzględniono pięciu uwag w zakresie dotyczącym usunięcia przeznaczenia – wytwarzanie energii elektrycznej, z uwagi na obowiązujące zapisy ustaleń *Studium*, dotyczące wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Zgodnie z polityką Odnawialnych Źródeł

Energii (OZE), jednostka urbanistyczna B11-Ligota, w której położony jest obszar opracowania projektu planu, objęta jest granicami jednego z obszarów, na których możliwe jest rozmieszczenie urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW – pochodzącą z promieniowania słonecznego oraz z wnętrza ziemi, wraz z granicami ich stref ochronnych związanych z ograniczeniami w zabudowie, zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu oraz występowaniem znaczącego oddziaływania tych urządzeń na środowisko.

Nie uwzględniono jednej uwagi o zwiększenie liczby miejsc postojowych w wybranych przeznaczeniach, ponieważ wskaźniki przyjęte w planie dla poszczególnych przeznaczeń są wskaźnikami minimalnymi, które mogą być dowolnie zwiększone zgodnie z potrzebami użytkowników. Parkingi rowerowe nie wymagają uprzedniego rezerwowania dużej ilości terenu, jak jest to niezbędne w przypadku parkingów dla samochodów. Dodatkowo wraz ze sposobem przemieszczania się, możliwe będzie przekształcenie istniejących miejsc parkingowych dla samochodów w miejsca parkingowe dla rowerów. Nie uwzględniono również propozycji zmiany zapisu, że wszystkie miejsca postojowe przewidziane do pozostawiania rowerów na cały dzień w biurach, edukacji, uczelni wyższej, zakładach produkcyjnych winny być osłonięte przed warunkami atmosferycznymi (w szczególności zadaszony), ze względu na zbyt szczegółowe określenie warunków. Natomiast uwzględniono częściowo tą kwestię poprzez zmianę zapisu - „co najmniej 50% miejsc postojowych, o których mowa w pkt 5 lit. b, e, f należy usytuować w parkingach rowerowych zamkniętych” na zapis "co najmniej 50% miejsc postojowych, o których mowa w pkt 5 lit. b, e, f należy usytuować w parkingach rowerowych zadaszonych". Nie uwzględniono uwagi w zakresie dotyczącym zwiększenia liczby miejsc postojowych dla rowerów. Wprowadzenia zapisu, że wszystkie stojaki rowerowe powinny umożliwiać zapięcie roweru za ramę, również nie uwzględniono, ponieważ regulacja tego rodzaju nie jest materia planu miejscowego, a uwaga o takim poziomie szczegółowości, jak zapis o kształcie stojaków rowerowych nie może zostać uwzględniona w zapisach do planu. Jakkolwiek należy podkreślić, że postulowana uwaga jest słuszna i zgodna z działaniami miasta, które promuje stojaki w kształcie odwróconej litery U, jako najbardziej optymalne rozwiązanie w organizacji parkingów rowerowych. Powyższy rodzaj stojaków jest stosowany, jako rozwiązanie standardowe przy realizacji inwestycji miejskich (parkingi Bike&Ride, przebudowa ulic, parkingi przy jednostkach miejskich), co stanowi przykład dla prywatnych przedsiębiorców.

Nie uwzględnia się uwagi w sprawie zmniejszenia strefy zieleni do pasa szerokości 5-6 m w północnej części terenu 1AG (przy terenie 1WS) i tym samym powiększenia strefy zabudowy do tej granicy, ponieważ proponowane zwężenie pasa wyznaczonego jako strefa zieleni może nie spełnić dostatecznie roli jaką jest zachowanie dotychczasowego zasięgu i funkcji terenów nad ciekim Mokrzyca. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę wszystkie uwarunkowania i planowane zagospodarowanie przedmiotowej nieruchomości zdecydowano o zwiększeniu przestrzeni możliwej do zainwestowania w nieco innym zakresie niż to zostało wskazane w uwadze. Nie uwzględniono także możliwości budowy stacji paliw wraz ze zbiornikiem gazu płynnego na ww. działce, ze względu na położenie nieruchomości bezpośrednio przy Mokrzycy oraz przy granicy z terenem usługowym 4U, dla którego zapisany pakiet przeznaczeń przewiduje przede wszystkim nieuciążliwe usługi oraz zabudowę jednorodzinną.

Nie uwzględniono uwagi w sprawie zmiany przeznaczenia w całości jednej z działek na teren 4U-MN przy jednoczesnej rezygnacji z utworzenia na ww. działce terenu zieleni 3Z oraz ujęcia jej w całości wraz z sąsiadującymi nieruchomościami nieprzekraczalną linią zabudowy, ponieważ teren zieleni 3Z został ustalony dla ochrony najcenniejszych elementów środowiska przyrodniczego w tym rejonie, takich jak ciek Mokrzyca i niewielki zbiornik wodny wraz z otoczeniem. Ustalenia planu pozwolą zachować dotychczasowy zasięg i funkcje terenów nad Mokrzycą. Jak wynika z dokumentacji będącej w zasobach Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu – „*Inwentaryzacja starorzeczy, nieużytków wodnych, oczek i zbiorników wodnych na terenie Wrocławia*” w zachodniej części terenu objętego projektem planu, w bezpośrednim sąsiedztwie Mokrzycy i istniejącego zbiornika wodnego, stwierdzono występowanie płazów chronionych na mocy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183).

Nie uwzględniono również uwagi w sprawie zapewnienia zgody, w ramach rekompensaty, na zamianę lub możliwość wykupu pozostałości działki gminnej po wytyczeniu drogi 4KDD, ponieważ nie jest to materia planu miejscowego. Natomiast ustawodawca dał prawo właścicielom gruntów do żądania od gminy odszkodowania lub wykupienia nieruchomości, jeżeli w związku

z uchwaleniem planu korzystanie z nich w dotychczasowy sposób stało się niemożliwe bądź ograniczone. Zgodnie z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jeżeli, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone, właściciel albo użytkownik wieczysty nieruchomości może żądać od gminy odszkodowania za poniesioną rzeczywistą szkodę albo wykupienia nieruchomości lub jej części. Realizacja roszczeń, może nastąpić również w drodze zaoferowania przez gminę właścicielowi albo użytkownikowi wieczystemu nieruchomości zamiennej. Jeżeli, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, wartość nieruchomości uległa obniżeniu, a właściciel albo użytkownik wieczysty zbywa tę nieruchomość i nie skorzystał z ww. praw, może żądać od gminy odszkodowania równego obniżeniu wartości nieruchomości.

Do projektu planu wprowadzono zmiany wynikające z uwzględnienia ww. uwag i skierowano projekt planu do ponownego wyłożenia do publicznego wglądu. Po ogłoszeniu w prasie lokalnej w dniu 24 września 2020 r. projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu wraz prognozą oddziaływania na środowisko w dniach od 2 października 2020 r. do 23 października 2020 r. Dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami odbyła się 14 października 2020 r. Uwagi do wyłożonego do publicznego wglądu projektu zbierano do 9 listopada 2020 r. Do projektu planu złożono 4 uwagi, które zostały rozpatrzone Zarządzeniem nr 4196/20 Prezydenta Wrocławia z dnia 27 listopada 2020 r.

Trzy uwagi uwzględniono w zakresie dotyczącym zmniejszenia odległości nieprzekraczalnej linii zabudowy od planowanej drogi 4KDD.

Natomiast nie uwzględniono ich w następującym zakresie:

- 1) całkowitej likwidacji drogi 3KDD,
- 2) objęcia terenów 4AG i 7AG jednolitym przeznaczeniem np. pod zabudowę logistyczno - magazynowo - produkcyjną,
- 3) zwiększenia udziału powierzchni zabudowy do maksymalnie 80%,
- 4) ograniczenia powierzchni terenu biologicznie czynnego do minimum 10%,
- 5) likwidacji lub maksymalnego zmniejszenia strefy zieleni,
- 6) powiększenia parkingów w strefie zieleni do 50% jej powierzchni,
- 7) likwidacji buforowej strefy zieleni wraz z nieprzekraczalną linią zabudowy od planowanej drogi 4KDD,
- 8) podniesienia maksymalnej wysokości budynków do 25 m,
- 9) zmiany współczynnika miejsc parkingowych na 1 miejsce postojowe na każde rozpoczęte 5 miejsc pracy,
- 10) zmniejszenia minimalnej szerokości drogi wewnętrznej do 6 m.

Jedną uwagę uwzględniono w zakresie dotyczącym wprowadzenia na terenie 1KSD zapisu dopuszczającego obiekty do parkowania z ewentualnym ograniczeniem do 2 – 3 kondygnacji.

Natomiast nie uwzględniono jej w zakresie dotyczącym:

- 1) ustalenia wysokości zabudowy nie większej niż 16 m dla wszystkich terenów,
- 2) wniosku o niewpinanie ul. Ostowej w ul. Pełczyńską oraz o realizację obsługi terenów objętych planem układem drogowym przez tereny 2KDL i 1KDL, ale skierowanym na północ i wzdłuż AOW na kierunek wschodni,
- 3) wprowadzenia rezerwy terenowej pod torowisko tramwajowe lub trasę tramwajowo – autobusową, np. korytarzem, którym powinien być teren 2KDL doprowadzony do terenu 4Z i dalej trasą techniczną do terenu 1KSD,
- 4) braku opracowania szerokiego i powiązanego z AOW systemu komunikacyjnego,
- 5) wprowadzenia na teren planu komunikacyjnego przejścia (rezerwy terenowej) nad terenem infrastruktury kolejowej KK na teren Rędzina na planowany łącznik na terenach pól irygacyjnych wbudowany do AOW, jak zapisano w Studium 2018 lub do terenu 2KG na mpzp nr 115,
- 6) wyznaczenia trasy rowerowej wzdłuż AOW,
- 7) wprowadzenia zapisów dotyczących ograniczeń hałasu wytwarzanego przez AOW i być może przez kategorie przeznaczenia terenów poprzez wprowadzenie rygorystycznego zapisu dotyczącego oddziaływań hałasu ograniczonego do terenu (działki inwestora),
- 8) usunięcia z §4 ust. 1 pkt 24 oraz ust. 2 pkt 1 lit. k przeznaczenia – wytwarzanie energii elektrycznej,

- 9) usunięcia z §4 ust. 1 pkt 22 przeznaczenia – produkcja,
- 10) wprowadzenia na terenie 2AG przeznaczenia - zabudowa wielorodzinna w miejsce baz logistycznych i giełdy towarowej proponowanych do usunięcia z § 19 ust. 1 pkt 2 i 3 oraz dopuszczenia w § 18 ust. 1 (teren 1AG) zabudowy wielorodzinnej, a także możliwości dopuszczenia jej na terenach 3AG, 4AG i 5AG,
- 11) podtrzymania pozostałych nieuwzględnionych uwag z wniosku z dnia 18.03.2020 r. do pierwszego wyłożenia.

Do projektu planu wprowadzono zmiany wynikające z uwzględnienia ww. uwag i skierowano projekt planu do trzeciego wyłożenia do publicznego wglądu. Po ogłoszeniu w prasie lokalnej w dniu 10 lutego 2021 r. projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu wraz prognozą oddziaływania na środowisko w dniach od 18 lutego 2021 r. do 12 marca 2021 r. Dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami odbyła się 23 lutego 2021 r. Uwagi do wyłożonego do publicznego wglądu projektu zbierano do 29 marca 2021 r. Do projektu planu nie wniesiono uwag.

Biorąc powyższe pod uwagę w przedmiotowym planie przyjęto rozwiązania uwzględniające wszelkie wymagania planowania przestrzennego, między innymi:

- 1) wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury;
- 2) walory architektoniczne i krajobrazowe;
- 3) wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych;
- 4) wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
- 5) wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych;
- 6) walory ekonomiczne przestrzeni;
- 7) prawo własności;
- 8) potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa;
- 9) potrzeby interesu publicznego;
- 10) potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych;
- 11) zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej;
- 12) zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych;
- 13) potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności, a także wnioski wynikające z analiz: ekonomicznej, środowiskowej i społecznej.

Plan nie narusza ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia przyjętego uchwałą Nr Nr L/1177/18 z dnia 11 stycznia 2018 roku (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2018 r. poz. 5).

Plan jest zgodny z wynikami analizy zatwierdzonej Uchwałą Nr LV/1290/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 kwietnia 2018 r. w sprawie aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2018 r. poz. 126).

Plan sporządzono zgodnie z wymaganą procedurą formalno-prawną, określoną w art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741 i 784), przy jednoczesnym zachowaniu jawności i przejrzystości procedur planistycznych i może być przedmiotem dalszego procedowania.

Projekt nie zawiera danych prawnie chronionych.