

Uzasadnienie

do uchwały Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Jana Czochralskiego i Antoniego Słonimskiego oraz linii kolejowej nr 143 we Wrocławiu

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego został sporządzony w oparciu o uchwałę nr XX/532/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 lutego 2020 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Jana Czochralskiego i Antoniego Słonimskiego oraz linii kolejowej nr 143 we Wrocławiu (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2020 r. poz. 54) oraz zgodnie z polityką przestrzenną określoną w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* przyjętym uchwałą nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2018 r. poz. 5) z dnia 11 stycznia 2018 r. Zgodnie z obowiązującym *Studium...* obszar objęty planem miejscowym znajduje się w dwóch jednostkach urbanistycznych: A5 Kleczków i A6 Śródmieście Nadodrzańskie, w obszarze mieszkaniowo-usługowym o śródmiejskim stylu zamieszkiwania.

Na części przedmiotowego obszaru znajdującej się na północ od linii kolejowej obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Zachodniego Śródmieścia Przemysłowego we Wrocławiu (uchwała nr XII/250/03 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 września 2003 r.), a na części położonej na południe od ww. linii – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie placu Słowiańskiego we Wrocławiu (uchwała nr XXXIV/1149/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 21 maja 2009 r.), natomiast sam teren linii kolejowej nie jest objęty obowiązującym planem miejscowym. Przed podjęciem uchwały inicjującej sporządzenie planu miejscowego została opracowana analiza dotycząca zasadności przystąpienia do sporządzenia planu i stopnia zgodności przewidzianych rozwiązań z ustaleniami *Studium...*

Celem przystąpienia do sporządzenia planu była poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru w śródmieściu miasta wraz z modyfikacją układu komunikacyjnego oraz określenie zasad i regulacji umożliwiających rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej (w tym usług społecznych), a także wykreowanie przestrzeni publicznych.

Obszar objęty planem, o powierzchni 17,6 ha, położony jest w odległości około 2 km w kierunku północnym od Starego Miasta, w obrębach geodezyjnych Kleczków i Plac Grunwaldzki. Ograniczają go ulice Trzebnicka i Dawida Kurzmanna, południowe odcinki ulic Jana Czochralskiego i Antoniego Słonimskiego oraz ulice Rychtalska i Namysłowska. W zakresie struktury własności w granicach obszaru można wyróżnić działki stanowiące: własność Gminy Miejskiej Wrocław, głównie w zarządzie lub użytkowaniu (działki drogowe), własność Skarbu Państwa w wieczystym użytkowaniu, współwłasność osób fizycznych i innych osób prawnych oraz własność innych osób prawnych.

Na zagospodarowanie obszaru objętego planem składają się: tereny ulic, w części centralnej rozległy teren linii kolejowej nr 143 o znaczeniu krajowym, w części obszaru położonej na północ od ww. linii wybudowany w ostatnich latach budynek biurowy Promenady Zita i niezagospodarowane działki sąsiadujące z nim od zachodu, a także teren przylegający do linii kolejowej, porośnięty roślinnością nieurządzoną, a w części obszaru położonej na południe od ww. linii budynek Centrum Biznesu Gracii, dwie kamienice z należącymi do nich ogrodami oraz stacja transformatorowa. W najbliższym sąsiedztwie obszaru zlokalizowane są: po stronie północnej nowa zabudowa wielorodzinna, po stronie wschodniej budynek biurowy Promenady Epsilon i nowy obiekt handlowo-usługowy Centrum Rychtalska, po stronie południowo-wschodniej warsztaty samochodowe i stacja benzynowa, po stronie południowej zabudowa wielorodzinna, Park Wzgórze Słowiańskie, jednokondygnacyjne garaże i zajezdnia tramwajowa Ołbin, po stronie zachodniej Dolnośląski Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli i Szkoła Podstawowa nr 74, zaś po stronie północno-zachodniej Urząd Skarbowy Wrocław Psie Pole,

warsztaty samochodowe i siedziba firmy Tauron Dystrybucja S.A. W nieco większej odległości na zachód od przedmiotowego obszaru znajduje się Dworzec Wrocław Nadodrze, a na północ – hipermarket E.Leclerc z towarzyszącymi mu usługami.

Na układ drogowy obszaru opracowania składają się ulice: Dawida Kurzmanna, Jana Czochralskiego, Czesława Miłosza, Antoniego Słonimskiego i Dolna. Ulice te, z wyjątkiem ulicy Czesława Miłosza, są połączone z zewnętrznym układem drogowym – ulicami: Trzebnicką, Zakładową, Rychtalską oraz Namysłowską. W korytarzach wszystkich ww. ulic zrealizowano chodniki, natomiast drogi dla rowerów – wzdłuż ulic Dawida Kurzmanna, Czesława Miłosza i Trzebnickiej. W granicach obszaru objętego planem nie występują przystanki transportu zbiorowego. Linie tramwajowe przebiegają wzdłuż ulic Trzebnickiej i Jedności Narodowej, zaś autobusowe – wzdłuż ulic Trzebnickiej, Jedności Narodowej oraz Zakładowej. Zgodnie ze *Studium...* na przedmiotowym obszarze należy nadać priorytet transportowi niesamochodowemu i dążyć do kształtowania dostępności komunikacyjnej w oparciu o ciągi piesze, rowerowe i transport publiczny. Możliwość osiągnięcia ww. celu jest w znacznym stopniu uzależniona od zapewnienia powiązania poprzez teren kolejowy, oddzielający obszar objęty planem oraz sąsiednie, rozwijające się tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej od Olbina i Nadodrza. Niezależnie od rozwiązań planowanych poza obszarem opracowania, przeprowadzone analizy komunikacyjne wykazały, że w przedmiotowym planie należy uwzględnić powiązanie pieszo-rowerowe, które zwiększy dostępność do przystanków transportu zbiorowego usytuowanych przy ul. Trzebnickiej i Jedności Narodowej. Potrzeba realizacji takiego powiązania uwzględniła się również we wnioskach złożonych do projektu planu, w których wskazywano, że zapewniłoby ono mieszkańcom m.in. lepszy dostęp do terenów zieleni – Wzgórza Słowińskiego.

Obszar planu został podzielony na: teren zabudowy mieszkaniowej i usług – 1MW-U, teren usług i zabudowy mieszkaniowej – 1U-MW, dwa tereny usług – 1U i 2U, teren zieleni – 1Z, teren infrastruktury kolejowej – 1KK oraz tereny drogowe – 1KDL, 2KDL, 3KDL i 1KDD. W przypadku terenów 1U-MW, 1U i 2U w dużym stopniu utrzymano zapisy planów obowiązujących. Istotnej zmiany dokonano w odniesieniu do terenu 1MW-U – zastąpił on część terenu oznaczonego w obowiązującym planie symbolem AG1, przeznaczonego pod aktywność gospodarczą i usługi. Oprócz tego ze względu na formę, w jakiej zrealizowano ulice Dawida Kurzmanna i Czesława Miłosza oraz brak potrzeby zachowywania tak dużej rezerwy terenowej w projekcie zmodyfikowano kształt terenów drogowych: część terenu oznaczonego w obowiązującym planie symbolem kZ5 włączono do terenu 1MW-U, natomiast teren kZ2 i część terenu kZ3 połączono z dotychczasowymi terenami Z1 i Z2 w jeden, większy teren zieleni oznaczony w projekcie symbolem 1Z, mający pełnić funkcję skweru.

Największym terenem w granicach przedmiotowego obszaru i jedynym dotychczas nieobjętym planem miejscowym jest teren 1KK, na którym dopuszczono obiekty infrastruktury kolejowej i obiekty infrastruktury technicznej. Podstawowym założeniem planu było zapewnienie powiązania pomiędzy północną a południową częścią obszaru objętego planem, oddzielonymi od siebie ww. terenem. Dlatego wyznaczono na nim wydzielenie wewnętrzne (A), w odniesieniu do którego w tekście planu wprowadzono zapis o obowiązku bezkolizyjnego powiązania pieszo-rowerowego o szerokości co najmniej 5 m. Kolejnym ważnym założeniem było odpowiednie ukształtowanie przestrzeni przy wyjściu z ww. tunelu od strony terenów mieszkaniowych. Z tego powodu po stronie północnej, na terenie 1MW-U za pomocą obowiązujących ciągłych linii zabudowy ukształtowano niewielki plac z nawierzchnią do specjalnego opracowania, a w wydzielaniu wewnętrznym (A) przeznaczenia terenu dopuszczone na parterach budynków ograniczono do wybranych, ruchotwórczych usług. Nieprzekraczalne linie zabudowy wyznaczone na terenie 1MW-U dopuszczają jej stosunkowo swobodne kształtowanie, ale przyjęte parametry: maksymalny udział powierzchni zabudowy w powierzchni działki budowlanej, wskaźnik intensywności zabudowy, maksymalny wymiar pionowy budynków oraz minimalny udział powierzchni terenu biologicznie czynnego i nawierzchni ziemnej urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację, retencję wód opadowych lub wód powierzchniowych w powierzchni działki budowlanej nie pozwalają na powstanie kompleksu niedostosowanego do istniejącego, sąsiedniego osiedla. Ponadto w zapisach planu zawarto obowiązek zabezpieczenia w nowej zabudowie odpowiedniej łącznej powierzchni użytkowej przeznaczeń usługowych, w tym edukacji, obiektów opieki nad dzieckiem, obiektów

pomocy społecznej i obiektów upowszechniania kultury, zwłaszcza w wydzieleniu wewnętrznym (B) na pierwszej kondygnacji nadziemnej zabudowy od strony terenów ulic i strefy zieleni. W zakresie komunikacyjnym, w celu zapewnienia powiązania wewnętrznego układu komunikacyjnego osiedla znajdującego się na północ od obszaru objętego planem z terenem 2KDL, wyznaczone zostały dwa korytarze usytuowania ciągu komunikacyjnego [ck], w których obowiązują drogi wewnętrzne oraz korytarz usytuowania ciągu pieszo-rowerowego [cpr], w którym obowiązuje ciąg pieszo-rowerowy o szerokości co najmniej 4 m. Ponadto wzdłuż północnej granicy przedmiotowego obszaru, na styku z ww. osiedlem wyznaczono strefy zieleni oraz szpalery drzew biegnące równoległe do ciągu pieszo-rowerowego, który wraz z ciągiem pieszo-rowerowym wyznaczonym na terenie 1U ma stanowić powiązanie pomiędzy terenami 1KDL i 3KDL.

Teren 1U, na którym znajduje się biurowiec Promenady Zita, obejmuje wschodnią część ww. terenu oznaczonego w obowiązującym planie miejscowym symbolem AG1. W planie zrezygnowano z części jego dotychczasowych przeznaczeń związanych z aktywnością gospodarczą i przypisano mu funkcje usługowe, lepiej korespondujące z rozwijającą się w tym rejonie zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Teren 2U obejmuje z kolei obszar wydzielenia wewnętrznego (C) stanowiącego część terenu oznaczonego w obowiązującym planie symbolem 4UC. W tym przypadku zachowano dotychczasowy pakiet przeznaczeń, a dodatkowo dopuszczono m.in. obiekty opieki nad dzieckiem, edukację oraz obiekty pomocy społecznej. Te ostatnie, podobnie jak na terenie 1MW-U i 1U, mogą być zrealizowane tylko w formie centrów aktywności i rozwoju dorosłych, dzieci i młodzieży oraz seniorów, a także obiektów do nich podobnych, nienależących do innej kategorii przeznaczenia terenu. W odniesieniu do handlu detalicznego wielkopowierzchniowego, dopuszczonego wyłącznie na terenie 2U, utrzymano zapis obowiązującego planu ograniczający jego powierzchnię sprzedaży do 3000 m². Na terenie 1U-MW, również analogicznie do ustaleń obowiązującego planu, oprócz przeznaczeń usługowych dopuszczono dodatkowo zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, jednak wyłącznie w istniejącym zakresie, w budynkach o odrębnych ustaleniach oznaczonych na rysunku symbolem (x), dla których z robót budowlanych niepolegających na remoncie i rozbiórce dopuszczono wyłącznie przebudowę i montaż.

Przedmiotowy plan uwzględnia wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury oraz walory architektoniczne i krajobrazowe, m.in. poprzez wprowadzenie linii zabudowy, określenie maksymalnej wysokości budynków i budowli, określenie kształtu dachów, wprowadzenie obowiązku stosowania obudowy estetycznej urządzeń budowlanych, technicznych i instalacji zamontowanych na dachach ze wszystkich stron, ustalenie szczególnych wymagań architektonicznych w zakresie kształtowania elewacji w wybranych miejscach, a także wyznaczenie szpalerów drzew. Zapisy planu, uwzględniając obowiązującą politykę przestrzenną miasta określoną w *Studium...* oraz istniejące zagospodarowanie, wprowadzają ustalenia umożliwiające rozwój tego terenu, jednocześnie chroniąc go przed niepożądanymi zmianami funkcjonalno-przestrzennymi.

W przedmiotowym planie uwzględniono również wymagania w zakresie ochrony środowiska. Zwrócono uwagę na potrzebę zachowania istniejącej zieleni, zwłaszcza w rejonie skrzyżowania ulic Dawida Kurzmanna i Trzebnickiej, dlatego część dotychczasowej drogowej rezerwy terenowej włączono do terenu 1Z, uzyskując w ten sposób większy, spójny teren zieleni. Ponadto na rysunku wskazano istniejące szpalery drzew – wzdłuż ulic Dawida Kurzmanna i Dolnej oraz szpaler drzew objęty ochroną na terenie 1Z, a także kilka nowych, m.in. wzdłuż ulicy Czesława Miłosza, na terenie 2KDL. Dodatkowo wyznaczono kilka stref zieleni, a pojedyncze, wartościowe drzewa oznaczono jako drzewa do zachowania. W części tekstowej planu wprowadzono dwa wskaźniki – wymagany ustawowo minimalny udział powierzchni terenu biologicznie czynnego w powierzchni działki budowlanej oraz dodatkowo minimalny udział nawierzchni ziemnej urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację, retencję wód opadowych lub wody powierzchniowej w powierzchni działki budowlanej. Ponadto w planie wprowadzono zapis o zieleni lub terenie biologicznie czynnym obowiązujących na powierzchniach niezabudowanych i nieutwardzonych. Na obszarze planu nie występują obiekty i tereny objęte ochroną zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody*. Obszar planu nie wymaga zgody na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne. W granicach obszaru nie występują obszary chronione w ramach sieci Natura 2000. Plan został sporządzony zgodnie z przepisami ochrony środowiska, a dopuszczane

przeznaczenia i zagospodarowanie terenów są zgodne z istniejącymi uwarunkowaniami ekofizjograficznymi. Plan uwzględnia przepisy w zakresie ochrony przed hałasem, gospodarki odpadami oraz w zakresie gospodarowania wodami. Teren objęty planem nie jest położony w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodzią, znajduje się poza zasięgiem stref ochronnych ujęć wody pitnej dla Wrocławia i występowaniem głównych zbiorników wód podziemnych.

Przedmiotowy plan miejscowy uwzględnia wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, które określono szczegółowo w §8 uchwały oraz na rysunku planu. Wskazano dwa obszary i jeden budynek ujęte w gminnej ewidencji zabytków: fragment historycznego układu urbanistycznego Przedmieścia Odrzańskiego wraz z Wyspą Mieszczańską i Wyspami Odrzańskimi, stanowiącego część Śródmieścia we Wrocławiu, fragment historycznego układu urbanistycznego dzielnicy Kleczków we Wrocławiu oraz budynek nastawni wykonawczej WN2 w zespole stacji kolejowej Wrocław Nadodrże, dla których w części tekstowej uchwały określono zakres ochrony. Ponadto na części obszaru objętego planem położonej na południe od terenu 1KK (w tym na obszarze wskazanej na rysunku planu strefy ochrony stanowiska archeologicznego nr 5/156/79-28 AZP – trakt z późnego średniowiecza, ujętego w wojewódzkiej ewidencji zabytków) wyznaczono strefę ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych W, a na terenie 1KK i terenach położonych na północ od niego (w tym na obszarze ww. stanowiska archeologicznego nr 5/156/79-28 AZP oraz jego strefy ochrony, a także na obszarze fragmentu terenu dawnego cmentarza szpitala Wszystkich Świętych, wskazanych na rysunku planu) wyznaczono strefę ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych OW. Dla obydwu stref ustalono obowiązek przeprowadzenia badań archeologicznych zgodnie z przepisami odrębnymi.

Regulacje planu nie stoją w sprzeczności z potrzebami obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wymaganiami ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a potrzeby osób niepełnosprawnych w zakresie miejsc przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową określa §15 pkt 1 uchwały. Ponadto dla przeznaczeń terenu: zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, obiekty hotelowe, obiekty opieki nad dzieckiem, edukacja, obiekty pomocy społecznej i zabudowa zamieszkiwania zbiorowego ustalono obowiązek stosowania rozwiązań technicznych w budynkach, które zapewniają w nich właściwe warunki akustyczne.

Plan uwzględnia walory ekonomiczne przestrzeni i dąży do jej racjonalnego wykorzystania. W trakcie sporządzania planu szczegółowo analizowano i wazono interes publiczny i prywatny, zadbane o poszanowanie prawa własności. Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet gminy przedstawiony jest w prognozie finansowej sporządzonej na potrzeby planu miejscowego.

Przedmiotowy obszar jest częściowo wyposażony w infrastrukturę techniczną: wodociągową, kanalizacyjną, ciepłowniczą, gazową niskiego i średniego ciśnienia oraz elektroenergetyczną średniego i niskiego napięcia. Przez środkową i północną część obszaru objętego planem przebiega magistralny przewód ciepłowniczy. Ustalenia planu uwzględniają potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w tym sieci telekomunikacyjnych i szerokopasmowych poprzez dopuszczenie na całym obszarze objętym opracowaniem lokalizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym. Ustalenia zawarte w §16 planu określają zasady dotyczące systemów infrastruktury technicznej, dopuszczając sieci uzbrojenia i system gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi, a także ustalając m.in. obowiązek odprowadzenia ścieków bytowych i przemysłowych wyłącznie siecią kanalizacji sanitarnej lub ogólnospławnej, co zapewnia ochronę wód i gruntu przed skażeniem tymi ściekami. Ponadto, 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, rozszczepianie do gruntu lub retencjonowanie, zaś do sieci kanalizacji deszczowej, rowów, zbiorników wodnych, cieków lub rzek dopuszcza się odprowadzenie, po zastosowaniu rozwiązań spowalniających odpływ, wyłącznie części wód opadowych i roztopowych, których zagospodarowanie nie było możliwe. Zaopatrzenie w energię elektryczną dopuszcza się z sieci elektroenergetycznej oraz odnawialnych źródeł energii, a zaopatrzenie w ciepło dopuszcza się wyłącznie z sieci ciepłowniczej lub innych niskoemisyjnych systemów grzewczych, niepowodujących przekroczeń dopuszczalnych emisji do środowiska, aby minimalizować wpływ zagospodarowania na jakość powietrza

i środowiska. Plan uwzględnił potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody do celów zaopatrzenia ludności.

Udział społeczeństwa w pracach nad projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym także jawność i przejrzystość procedury planistycznej został zapewniony na każdym jej etapie, również przy użyciu środków komunikacji elektronicznej poprzez:

- umieszczenie ogłoszenia w prasie lokalnej i na stronie BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz obwieszczenia na tablicach ogłoszeń w budynkach Urzędu Miejskiego o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz zbieraniu wniosków do planu w terminie od dnia 21 maja 2020 r. do dnia 15 czerwca 2020 r.,
- umieszczenie elektronicznej wersji zarządzenia Prezydenta Wrocławia o sposobie rozpatrzenia wniosków do projektu planu na stronie BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia,
- zapewnienie możliwości dostępu do informacji publicznej o projekcie planu miejscowego od etapu opiniowania w formie papierowej, ustnej, pisemnej oraz elektronicznej,
- umieszczenie na stronie BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia wersji elektronicznej projektu planu z poszczególnych etapów opracowania od etapu opiniowania,
- umieszczenie na stronie BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia skanów otrzymanych opinii i uzgodnień do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- umieszczenie ogłoszenia w prasie lokalnej i na stronie BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz obwieszczenia na tablicach ogłoszeń w budynkach Urzędu Miejskiego o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w dniach od 6 maja 2022 r. do 30 maja 2022 r., dyskusji publicznej nad przyjętymi w projekcie planu miejscowego rozwiązaniami w dniu 24 maja 2022 r. oraz zbieraniu uwag do projektu planu do 14 czerwca 2022 r.,
- umieszczenie elektronicznej wersji zarządzenia Prezydenta Wrocławia o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu na stronie BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia.

Do projektu planu miejscowego, w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, wpłynęło 8 wniosków, które zostały rozpatrzone Zarządzeniem nr 6592/21 Prezydenta Wrocławia z dnia 3 grudnia 2021 r.

Projekt planu został przekazany do zaopiniowania właściwym instytucjom i organom. Miejska Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna przedstawiła opinię pozytywną, z kilkoma uwagami. Pierwsze dwie dotyczyły analiz wykonalności tunelu pod terenem kolejowym oraz rozpracowania jego przekroju podłużnego. Ostateczna decyzja co do jego formy i przebiegu zostanie jednak podjęta na etapie realizacyjnym, dlatego też wyznaczonemu wydzieleniu wewnętrznemu (A) nadano szerokość zapewniającą odpowiednią elastyczność w tej kwestii. Częściowo uwzględniono natomiast uwagę Komisji dotyczącą maksymalnej dopuszczanej wysokości zabudowy, zwiększając ją na terenie 1MW-U do 26 m. Następnie projekt został uzgodniony przez właściwe organy.

Do projektu planu w trakcie wyłożenia do publicznego wglądu i w wyznaczonym terminie do 14 czerwca 2022 r. wniesionych zostało 48 uwag, rozpatrzonych Zarządzeniem nr 8018/22 Prezydenta Wrocławia z dnia 1 lipca 2022 r. Nie uwzględniono uwag wniesionych przez:

- 1) osobę fizyczną, pismem w dniu 7 czerwca 2022 r., w sprawie zmiany zapisu § 24 pkt 4 [cpr] – „6) w wydzieleniu wewnętrznym (A) obowiązuje ciąg pieszo-rowerowy o szerokości co najmniej 5 m, prowadzony w formie bezkolizyjnej pod czynnymi torami kolejowymi;” poprzez zmianę szerokości tunelu z min. 5 m do szerokości pozwalającej „opcjonalnie” w przyszłości na poprowadzenie tym tunelem oprócz ruchu pieszo-rowerowego także ruchu samochodowego/komunikacji miejskiej (po jednym pasie ruchu w każdym kierunku);
- 2) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie powrócenia do aktualnego przeznaczenia terenu 1MW-U pod biurowce;
- 3) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie zmiany przeznaczenia terenów opisanych w projekcie jako: 1MW-U oraz 1U-MW na tereny przeznaczone wyłącznie pod usługi (wyłączenia na tych terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej);
- 4) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie:
 - a) niedopuszczenia zabudowy mieszkaniowej,
 - b) pozostawienia łącznika jaki miał powstać z ul. Namysłowską;

- 5) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie niedopuszczenia do realizacji zabudowy mieszkaniowej na obszarze 1MW-U;
- 6) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie zmiany przeznaczenia działki w rejonie ulic Czochrańskiego i Słonimskiego z 1MW-U na ZP (park);
- 7) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie:
 - a) niezgodności proponowanych rozwiązań ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*,
 - b) przywrócenia wcześniejszego MPZP;
- 8) Stowarzyszenie Śródmieście i 22 osoby fizyczne, pismami w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie:
 - a) stwierdzenia, że nowopowstający plan nie realizuje celów wskazanych w uzasadnieniu uchwały stanowiącej podstawę prawną jego opracowania, a niektóre spośród zaproponowanych rozwiązań są wręcz z nimi sprzeczne,
 - b) powrotu do koncepcji przystosowania ulic na terenie objętym planem do potrzeb komunikacji miejskiej,
 - c) zaplanowania tunelu łączącego Kleczków z ul. Nowowiejską, który będzie mógł być wykorzystany co najmniej na potrzeby komunikacji autobusowej,
 - d) niedopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na obszarze 1MW-U;
- 9) 2 osoby fizyczne, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie:
 - a) niedopuszczenia do zabudowy mieszkaniowej na obszarze 1MW-U,
 - b) powrotu do koncepcji przystosowania ulic na terenie objętym planem do potrzeb komunikacji miejskiej,
 - c) zaplanowania tunelu łączącego Kleczków z ul. Nowowiejską, który będzie mógł być wykorzystany zarówno na potrzeby komunikacji autobusowej, jak i indywidualnej (samochodów osobowych);
- 10) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie:
 - a) stwierdzenia, że nowopowstający plan nie realizuje celów wskazanych w uzasadnieniu uchwały stanowiącej podstawę prawną jego opracowania, a niektóre spośród zaproponowanych rozwiązań są wręcz z nimi sprzeczne,
 - b) powrotu do koncepcji przystosowania ulic na terenie objętym planem do potrzeb komunikacji miejskiej,
 - c) zaplanowania tunelu łączącego Kleczków z ul. Nowowiejską, który będzie mógł być wykorzystany co najmniej na potrzeby komunikacji autobusowej;
- 11) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie:
 - a) stwierdzenia, że nowopowstający plan nie realizuje celów wskazanych w uzasadnieniu uchwały stanowiącej podstawę prawną jego opracowania, a niektóre spośród zaproponowanych rozwiązań są wręcz z nimi sprzeczne,
 - b) niedopuszczenia zabudowy mieszkaniowej na obszarze 1MW-U;
- 12) osobę fizyczną, pismami w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
 - a) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - b) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - c) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - d) wprowadzenia szpalery drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - e) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - f) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - g) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzienia terenu,
 - h) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkola, żłobki,
 - i) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej;
- 13) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w sprawie pozostawienia aktualnego przeznaczenia terenu 1MW-U pod działalność biurowo-usługową;
- 14) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:

- a) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - b) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - c) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - d) wprowadzenia szpaleru drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - e) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - f) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - g) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - h) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkola, żłobki,
 - i) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej,
 - j) zmiany przeznaczenia terenów opisanych w projekcie jako: 1MW-U oraz 1U-MW na tereny przeznaczone wyłącznie pod usługi (wyłączenia na tych terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej);
- 15) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
- a) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej (w tym tramwaju) i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - b) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - c) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - d) wprowadzenia szpaleru drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - e) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - f) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - g) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - h) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkole, żłobek,
 - i) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej;
- 16) 5 osób fizycznych, pismami w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
- a) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej (w tym tramwaju) i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - b) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - c) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - d) wprowadzenia szpaleru drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - e) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - f) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - g) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - h) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkole, żłobek,
 - i) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej,
 - j) zmiany przeznaczenia terenów opisanych w projekcie jako: 1MW-U oraz 1U-MW na tereny przeznaczone wyłącznie pod usługi (wyłączenia na tych terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej);
- 17) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
- a) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej (w tym tramwaju)

- i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
- b) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - c) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - d) wprowadzenia szpaleru drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - e) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - f) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - g) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - h) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkole, żłobek,
 - i) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej,
 - j) zmiany przeznaczenia terenów opisanych w projekcie jako: 1MW-U oraz 1U-MW na tereny przeznaczone wyłącznie pod usługi (wyłączenia na tych terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej),
 - k) wprowadzenia dodatkowego szpaleru drzew na terenach pomiędzy strefą mieszkaniową a strefą biurową;
- 18) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
- a) poprzedzenia jakiegokolwiek dodatkowej zabudowy powstaniem nowego tunelu pod terenem 1KK oraz remontem obecnie istniejących,
 - b) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej (w tym tramwaju) i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - c) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - d) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - e) wprowadzenia szpaleru drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - f) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - g) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - h) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - i) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkole, żłobek,
 - j) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej,
 - k) nieprzeznaczania kolejnych gruntów pod zabudowę mieszkaniową,
 - l) przeznaczenia niezabudowanych jeszcze gruntów pod biurowce, usługi i obiekty sportowe;
- 19) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
- a) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej (w tym tramwaju) i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - b) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - c) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - d) wprowadzenia szpaleru drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - e) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - f) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - g) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - h) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkole, żłobek,
 - i) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej oraz biblioteki miejskiej,

- j) nieprzeznaczania kolejnych gruntów pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną ani zamieszkania zbiorowego,
 - k) przeznaczenia niezabudowanych jeszcze gruntów pod biurowce, usługi i obiekty sportowe oraz placówki użyteczności publicznej,
 - l) poprzedzenia jakiejkolwiek dodatkowej zabudowy powstaniem nowego tunelu pod terenem 1KK oraz remontem obecnie istniejących;
- 20) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
- a) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - b) pozostawienia aktualnego przeznaczenia terenu 1MW-U pod działalność biurowo-usługową,
 - c) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych,
 - d) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - e) wprowadzenia szpalery drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - f) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - g) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - h) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - i) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkola, żłobki,
 - j) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej,
 - k) poszerzenia ciągu pieszo-rowerowego na terenie 1MW-U i uzupełnienia go o zielenią wysoką (szpalery drzew),
 - l) prowadzenia obowiązkowych szpalerów na większą skalę w MPZP,
 - m) podwyższenia zabudowy w obszarze 1U-MW, 1MW-U (stworzenia dominanty urbanistycznej obszaru) pod warunkiem ograniczenia powierzchniowego tej dominanty (np. max do 900 m² pow. danego terenu);
- 21) osobę fizyczną, pismem w dniu 14 czerwca 2022 r., w zakresie dotyczącym:
- a) zmiany przeznaczenia terenów opisanych w projekcie jako 1MW-U na tereny przeznaczone wyłącznie pod usługi (wyłączenia na tych terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej),
 - b) zwiększenia wskaźnika miejsc postojowych dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do 2 miejsc na 1 mieszkanie,
 - c) ograniczenia obszarów podwyższenia wysokości zabudowy,
 - d) wprowadzenia szpalery drzew na terenie oznaczonym w planie 3KDL (wzdłuż ulicy),
 - e) wprowadzenia na terenach 2KDL i 3KDL obustronnych chodników,
 - f) uwzględnienia przystanku kolei miejskiej,
 - g) uwzględnienia zapisów o zakazie grodzenia terenu,
 - h) zabezpieczenia terenów pod edukację – szkołę, przedszkole, żłobek,
 - i) zabezpieczenia terenów pod utworzenie Centrum Aktywności Lokalnej,
 - j) na terenie 1KK, w wydzieleniu wewnętrznym A uwzględnienia poza ciągiem pieszo-rowerowym tunelu umożliwiającego przejazd komunikacji zbiorowej (w tym tramwaju) i indywidualnej (samochodów osobowych) – określenia w tym celu szerokości tunelu na co najmniej 15 lub 20 metrów, zgodnie ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym przez Radę Miejską Wrocławia w dniu 11 stycznia 2018 r.,
 - k) zwiększenia liczby drzew na terenach parkingowych – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 3 miejsca postojowe,
 - l) zmiany wskaźnika miejsc postojowych dla biur do 1 miejsca na 3 zatrudnionych,
 - m) zwiększenia stawki procentowej opłaty planistycznej (paragraf 18 pkt 2) do 30%,
 - n) lakonicznego odniesienia się prognozy oddziaływania na środowisko do uciążliwości generowanych przez linię kolejową nr 143, na której występuje znaczny ruch pasażerski i towarowy,
 - o) niewskazania w prognozie w zakresie rozwiązań alternatywnych pozostawienia ustaleń obowiązującego planu, który zakładał realizację wzdłuż linii kolejowej ciągu budynków w zabudowie usługowej.

Uzasadnienie nieuwzględnionych uwag:

Dotyczy pkt 1, pkt 4 lit. b, pkt 7 lit. a, pkt 8 lit. b, pkt 9 lit. b, pkt 10 lit. b, pkt 8 lit. c, pkt 10 lit. c, pkt 9 lit. c, pkt 12 lit. a, pkt 14 lit. a, pkt 20 lit. a, pkt 15 lit. a, pkt 16 lit. a, pkt 17 lit. a, pkt 18 lit. b, pkt 19 lit. a, pkt 21 lit. j

Osiedle Kleczków, położone pomiędzy linią kolejową a kanałem Odry, połączone jest obecnie z układem komunikacyjnym za pomocą trzech wlotów – ul. Rychtalskiej, ul. Kurzmanna i ul. Zakładowej. Jednocześnie, zgodnie ze *Studium...*, jest to osiedle położone w centralnej strefie dostępności, w której obowiązuje priorytet dla ruchu pieszego, a dominującymi środkami transportu objętymi priorytetem funkcjonalnym, przestrzennym i projektowym są tramwaj oraz rower. Jeśli chodzi o połączenie tramwajowe wariantowe wpisane w *Studium...* dla tego osiedla, to przy okazji analiz do Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0 zweryfikowano możliwości przeprowadzenia takiej trasy, która ze względu na częściowo zrealizowaną już zabudowę w rejonie ul. Zakładowej, a także rzedne terenu kolejowego w tym miejscu okazała się trudna do przeprowadzenia (trasa ingerowałaby w ulice osiedlowe wykształcone jako przestrzeń międzyblokowa i parkowanie przy budynkach, wystąpiłaby konieczność mocnego zagłębienia pod terenem kolejowym dla zachowania spadków i skrajni tramwajowej). Szukając rozwiązań w celu polepszenia sytuacji komunikacyjnej na osiedlu, przy równoczesnym zachowaniu priorytetów mobilnościowych określonych w *Studium...*, zaproponowano trzy tunele pod torami kolejowymi, o różnej funkcjonalności. Pierwszy, zaproponowany jako pieszo-rowerowy (czyli ten, który zlokalizowany jest na obszarze objętym projektem planu), łączyć ma ul. Miłosza z ul. Dolną. Forma pieszo-rowerowa ma zapewnić dojście do przystanków tramwajowych na ulicy Nowowiejskiej oraz dojazd rowerowy do dróg rowerowych biegnących do centrum. Tunel pieszo-rowerowy w tym miejscu jest też realną – ze względów technicznych – inwestycją. Zachowanie możliwości przejazdu samochodowego w tym miejscu dodatkowo, oprócz ww. wymienionych względów technicznych, nadal wiązałoby się z włączeniem do istniejącego i zdefiniowanego układu dróg śródmiejskich, obecnie już obciążonych, co nie rozwiązałoby problemu związanego z wyjazdem samochodowym z osiedla, a jedynie przesunęłoby go przestrzennie. Kolejnym zaproponowanym tunelem jest tunel pieszo-rowerowo-autobusowy, który planuje się zrealizować na przedłużeniu ul. Damrota, z podłączeniem do ul. Browarnej. Tunel taki miałby służyć zarówno pieszym i rowerzystom, jak również komunikacji zbiorowej – autobusowej, tak by nadać jej priorytet i przyspieszyć przejazd. W tym przypadku usytuowanie względem istniejącego układu komunikacyjnego i pozostałe kwestie techniczne umożliwiają jego realizację. Ostatnim z tunelów jest połączenie bulwarów pod mostem kolejowym – zapewniające ich ciągłość.

Odnosząc się do szerokości ustalonej w projekcie planu, zapisano w niej szerokość minimalną 5 m, bo taka wynika wprost z parametrów użytkowych ciągów pieszych i rowerowych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Szerokość ta na etapie szczegółowego projektowania tunelu może zostać zwiększona, bo w przypadku projektowania tunelów pieszo-rowerowych niezwykle istotną kwestią, która będzie brana pod uwagę, jest kwestia dobrze zaprojektowanych stref wejściowych, oświetlenia, przyjazności przestrzeni, tak by był on komfortowy w użytkowaniu, a także bezpieczeństwo użytkowników, aby przejście i przejazd nim nie było stresogenne dla wszystkich użytkowników, w tym dzieci i osób o ograniczonej mobilności. Te uwarunkowania można będzie jednak rozpoznać dopiero w przyszłości, przy bardziej szczegółowym, technicznym opracowaniu oraz uwzględnieniu decyzji PKP w kwestii pozostawienia liczby czynnych torów kolejowych, co przesądzi także o docelowej długości tunelu.

Dotyczy pkt 2, pkt 13, pkt 20 lit. b, pkt 3, pkt 14 lit. j, pkt 16 lit. j, pkt 17 lit. j, pkt 18 lit. l, pkt 19 lit. k, pkt 21 lit. a, pkt 4 lit. a, pkt 5, pkt 8 lit. d, pkt 9 lit. a, pkt 11 lit. b, pkt 18 lit. k, pkt 19 lit. j, pkt 7 lit. b

W dotychczas obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru Zachodniego Śródmieścia Przemysłowego we Wrocławiu, projektowany teren 1MW-U był oznaczony symbolem AG1 i przeznaczony pod aktywność gospodarczą i usługi. Jednak biorąc pod uwagę położenie przedmiotowego obszaru w centrum miasta, jego dostępność, a także intensywne przekształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej sąsiedztwa – rozwijające się osiedla zabudowy mieszkaniowej z towarzyszącymi usługami, zweryfikowano słuszność dotychczasowego podejścia,

umożliwiającego lokowanie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w bezpośrednim sąsiedztwie aktywności gospodarczej. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w polityce przestrzennej określonej w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* uchwalonym w 2018 r. Zgodnie z jego zapisami obszar objęty projektem planu znajduje się w dwóch jednostkach urbanistycznych – A5 Kleczków i A6 Śródmieście Nadodrzańskie, w obszarze przeznaczeń mieszkaniowo-usługowym o śródmiejskim stylu zamieszkiwania, w ramach którego dopuszczono: mieszkalnictwo, różnego rodzaju usługi, infrastrukturę i zieleń. Doświadczenia ostatnich lat pokazały, że tworzenie monofunkcyjnych przestrzeni biurowych nie jest właściwym kierunkiem rozwoju miast. Dlatego zdecydowano się na wprowadzenie na tym obszarze zabudowy mieszkaniowo-usługowej, będącej kontynuacją zabudowy powstającej w sąsiedztwie, o spójnym charakterze, na którym równowaga funkcji pozwoli wykreować przestrzeń przyjazną do życia. Konieczność dopuszczenia zabudowy zamieszkiwania zbiorowego na terenie 1U wynika natomiast z zapisów dotychczas obowiązującego planu miejscowego.

Dotyczy pkt 6

Ze względu na konieczność wyważenia interesu publicznego i prywatnego oraz wnioski płynące z analizy zapisów dotychczas obowiązującego planu miejscowego, struktury własności i opracowania ekofizjograficznego, wykonanego przed rozpoczęciem prac nad przedmiotowym projektem planu, nie uznano za zasadne przeznaczenie terenu 1MW-U pod park. W ww. obowiązującym planie jest on oznaczony symbolem AG1 i przeznaczony pod aktywność gospodarczą i usługi. Zmiana jego przeznaczenia zgodna z treścią uwagi spowodowałaby duży spadek wartości nieruchomości i konieczność wypłaty wynikającego z tego odszkodowania. Ponadto w projekcie planu ustalono obowiązek powiązania pieszo-rowerowego pod linią kolejową, zapewniającego dostęp do terenu zieleni w postaci Wzgórza Słowiańskiego oraz wyznaczono teren 1Z, który obejmuje tereny zieleni oznaczone w dotychczas obowiązującym planie symbolami Z1 i Z1 oraz część terenu Z3 (pomniejszonego o niezbędną rezerwę terenową włączoną do terenu 2KDL ze względu na wylot tunelu pieszo-rowerowego), teren kZ2 i część terenów kZ3 i kZ5. Dodatkowo w zapisach dla całego obszaru objętego projektem planu ustalono, że na powierzchniach niezabudowanych i nieutwardzonych obowiązuje zieleń lub teren biologicznie czynny, a w zapisach szczegółowych dla terenu 1MW-U ustalono, że powierzchnia terenu biologicznie czynnego musi stanowić co najmniej 30% powierzchni działki budowlanej, a nawierzchnia ziemna urządzona w sposób zapewniający naturalną roślinność, retencję wód opadowych lub woda powierzchniowa musi stanowić co najmniej 25% powierzchni działki budowlanej.

Dotyczy pkt 8 lit. a, pkt 10 lit. a, pkt 11 lit. a

W uzasadnieniu do uchwały nr XX/532/20 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 27 lutego 2020 r., stanowiącej podstawę prawną opracowania przedmiotowego projektu planu, wskazano, że celem planu jest poprawa dostępności komunikacyjnej obszaru w śródmieściu miasta wraz z modyfikacją układu komunikacyjnego oraz określenie zasad i regulacji umożliwiających rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej (w tym usług społecznych), a także wykreowanie przestrzeni publicznych. W związku z tym w projekcie planu:

- ustalono obowiązek powiązania pieszo-rowerowego pod czynnymi torami kolejowymi, łączącego części przedmiotowego obszaru położone po przeciwnych stronach linii kolejowej,
- zmodyfikowano układ drogowy, m.in. włączając do terenów celu publicznego oznaczonych symbolami 2KDL i 1KDD części działek niebędących własnością Gminy, niezbędne do realizacji ww. powiązania w formie tunelu oraz odpowiedniego ukształtowania przestrzeni publicznych przy wejściach do niego,
- wyznaczono tereny mieszkaniowo-usługowe, usługowo-mieszkaniowe i usługowe, na których dopuszczono zarówno usługi komercyjne, jak handel detaliczny i gastronomię, jak również przeznaczenia takie jak edukacja, obiekty opieki nad dzieckiem, obiekty upowszechniania kultury czy obiekty pomocy społecznej, dodatkowo na terenie 1MW-U określając ich wymaganą minimalną powierzchnię użytkową oraz wymuszając ich realizację na dużej części parterów, m.in. od strony projektowanego placu.

Biorąc powyższe pod uwagę należy więc uznać, że ustalenia projektu planu realizują ww. cele i nie są z nimi sprzeczne.

Dotyczy pkt 12 lit. b, pkt 14 lit. b, pkt 15 lit. b, pkt 16 lit. b, pkt 17 lit. b, pkt 18 lit. c, pkt 19 lit. b, pkt 21 lit. k oraz pkt 20 lit. c

W projekcie planu zastosowano wymóg – co najmniej 1 drzewo usytuowane co 5 miejsc postojowych. Jest to wymagany wskaźnik minimalny, który inwestor może zwiększyć. W zakresie stosowanego przez gminę władztwa planistycznego ważne jest zachowanie równowagi pomiędzy narzucaniem wymogów dla realizacji inwestycji, które korzystnie wpłyną na otoczenie i efekt środowiskowy całego obszaru a działaniem w obszarze własności prywatnej, której ochrona jest zapewniona przez prawo. Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem mającym na celu zwiększenie powierzchni zieleni na obszarze objętym projektem planu są strefy zieleni, w których obiekty do parkowania samochodów nie są dopuszczone, a powierzchnia zieleni jest bardziej zwarta i przynosząca dzięki temu większe korzyści środowiskowe i społeczne.

Dotyczy pkt 12 lit. c, pkt 14 lit. c, pkt 15 lit. c, pkt 16 lit. c, pkt 17 lit. c, pkt 18 lit. d, pkt 19 lit. c, pkt 20 lit. d, pkt 21 lit. c oraz pkt 20 lit. m

Aby umożliwić rozrzeźbienie zabudowy w projekcie planu w odniesieniu do terenu 1MW-U zastosowano dwa parametry dotyczące jej wysokości: na 35% powierzchni zabudowy dopuszczono wymiar pionowy budynku, mierzony od poziomu terenu przy budynku do najwyższego punktu pokrycia dachu, nie większy niż 26 m, natomiast na pozostałej powierzchni – nie większy niż 20 m. Zabieg taki miał na celu zwiększenie atrakcyjności kompozycji architektoniczno-urbanistycznej przedmiotowego terenu. W przypadku terenu 1U-MW wymiar pionowy budynku ustalono zgodnie z zapisami dotychczas obowiązującego planu miejscowego. Zarówno zwiększanie tego wymiaru, jak i jego zmniejszenie, które spowodowałoby spadek wartości nieruchomości, uznano za nieuzasadnione.

Należy równocześnie podkreślić, że wymiar pionowy budynku nie jest jedynym ze wskaźników determinujących formę zabudowy. Uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę wymaga spełnienia szeregu przepisów odrębnych, a także pozostałych wymogów zapisanych w planie miejscowym, w tym dotyczących: maksymalnego udziału powierzchni zabudowy w powierzchni działki budowlanej, minimalnego udziału powierzchni terenu biologicznie czynnego w powierzchni działki budowlanej, minimalnego udziału nawierzchni ziemnej urządzonej w sposób zapewniający naturalną vegetację, retencję wód opadowych lub wody powierzchniowej w powierzchni działki budowlanej, maksymalnej wartości wskaźnika intensywności zabudowy (obliczanej z uwzględnieniem kondygnacji podziemnych, a nie wyłącznie nadziemnych, jak to miało miejsce w dotychczas obowiązującym planie miejscowym), a także minimalnej liczby miejsc postojowych dla samochodów osobowych towarzyszących poszczególnym kategoriom przeznaczenia terenu i udziału miejsc postojowych, które muszą być usytuowane w podziemnych obiektach do parkowania (czyli wliczanych do intensywności zabudowy). Dopiero na etapie projektu budowlanego okaże się wobec tego, w jakim stopniu będzie możliwe wykorzystanie ww. podwyższenia wysokości na 35% powierzchni zabudowy.

Dotyczy pkt 12 lit. d, pkt 14 lit. d, pkt 15 lit. d, pkt 16 lit. d, pkt 17 lit. d, pkt 18 lit. e, pkt 19 lit. d, pkt 20 lit. e, pkt 21 lit. d

Przy tworzeniu projektu planu zostały przeanalizowane realne możliwości wprowadzenia szpalerów drzew wzdłuż projektowanych i istniejących ulic. Analizując parametry ulicy 3KDL, której przekrój ma szerokość 15 m, można zauważyć, że w chwili obecnej na jej przekrój składają się: jezdnia, prostopadłe miejsca postojowe oraz jednostronny chodnik (po stronie wschodniej). Chodnik po stronie zachodniej znajduje się poza pasem drogowym, na działce prywatnej. Fakt, że projekt planu nie narzuca obowiązku realizacji szpaleru drzew na terenie 3KDL, nie wyklucza możliwości zasadzenia na nim drzew, jednak wprowadzenie szpaleru wiązałoby się z koniecznością usunięcia istniejących przyulicznych miejsc postojowych.

Dotyczy pkt 12 lit. e, pkt 14 lit. e, pkt 15 lit. e, pkt 16 lit. e, pkt 17 lit. e, pkt 18 lit. f, pkt 19 lit. e, pkt 20 lit. f, pkt 21 lit. e

Przy tworzeniu projektu planu zostały przeanalizowane możliwości zagospodarowania projektowanych i istniejących ulic. Analizując parametry ulicy 2KDL, która jest ulicą niedawno zrealizowaną, można zauważyć, że jej przekrój i wyposażenie jest zróżnicowane. W części zachodniej oraz wschodniej, posiada już obustronne chodniki. W części środkowej chodnik zrealizowano wzdłuż północnej strony ul. Czesława Miłosza. Po jej południowej stronie zrealizowano pobocze z miejscami

postojowymi. Dla tego terenu zastosowano zapis o obowiązku co najmniej jednostronnego chodnika tak by zapewnić elastyczność realizacji przyszłego ciągu pieszo-rowerowego biegnącego po południowej stronie terenu 2KDL, który jest kontynuacją ciągu pieszo-rowerowego zapisanego w terenie 1Z i prowadzić ma do tunelu pod terenem 1KK.

Natomiast przekrój ulicy 3KDL ma szerokość 15 m i w chwili obecnej znajdują się w jego pasie drogowym: jezdnia, prostopadłe miejsca postojowe oraz jednostronny chodnik (po stronie wschodniej). Chodnik po stronie zachodniej znajduje się już poza pasem drogowym, na działce prywatnej. Funkcjonalnie rzecz ujmując ulica ta posiada już obustronne chodniki, jednak jeden z nich został zrealizowany na terenie prywatnym (1U). Wprowadzenie dla terenu 3KDL obowiązku obustronnego chodnika wymusiłoby przy przebudowie realizację dodatkowego chodnika obok tego już istniejącego, co z kolei nie byłoby rozwiązaniem ekonomicznie uzasadnionym oraz wiązałoby się z niepotrzebnym uszczelnianiem kolejnej powierzchni. Aby tego uniknąć zdecydowano się na zapis o wyposażeniu ulicy w co najmniej jednostronny chodnik.

Dotyczy pkt 12 lit. f, pkt 14 lit. f, pkt 15 lit. f, pkt 16 lit. f, pkt 17 lit. f, pkt 18 lit. g, pkt 19 lit. f, pkt 20 lit. g, pkt 21 lit. f

Brak uwzględnienia przystanku kolei miejskiej wśród przeznaczeń terenu 1KK nie uniemożliwia jego realizacji w przyszłości. Lokalizacja przystanku kolejowego w obszarze osiedla Kleczków na linii kolejowej 143 jest przedmiotem analiz tworzonych w ramach Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Lokalizacja ta nie została jeszcze przesądzona – ze względu na odległość od Dworca Nadodrze konieczne jest przeanalizowanie możliwości technicznych związanych z zatrzymywaniem się pociągów na odcinku od ul. Trzebnickiej do mostu kolejowego przez Odrę. Dopiero taka analiza pozwoli wskazać optymalne miejsce przystanku kolejowego obsługującego osiedle Kleczków. Proces projektowy w zakresie planowanej rewitalizacji linii kolejowej 143 jest aktualnie w toku.

Dotyczy pkt 12 lit. g, pkt 14 lit. g, pkt 15 lit. g, pkt 16 lit. g, pkt 17 lit. g, pkt 18 lit. h, pkt 19 lit. g, pkt 20 lit. h, pkt 21 lit. g

Przedmiotowa kwestia nie stanowi materii planu miejscowego. Zgodnie z art. 37a ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* zasady i warunki sytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabaryty, standardy jakościowe oraz rodzaje materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane, a także ewentualny zakaz sytuowania ogrodzeń oraz tablic reklamowych i urządzeń reklamowych mogą zostać ustalone przez radę gminy w odrębnej uchwale, tzw. uchwale krajobrazowej, stanowiącej akt prawa miejscowego.

Ponadto, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*, budowa ogrodzenia o wysokości do 2,2 m nie wymaga ani decyzji o pozwoleniu na budowę, ani zgłoszenia.

Dotyczy pkt 12 lit. h, i, pkt 14 lit. h, i, pkt 15 lit. h, i, pkt 16 lit. h, i, pkt 17 lit. h, i, pkt 18 lit. i, j, pkt 20 lit. i, j, pkt 21 lit. h, i oraz pkt 19 lit. h, i

Ze względu na strukturę własności i konieczność wyważenia interesu publicznego i prywatnego na obszarze objętym projektem planu nie wprowadzono terenów celu publicznego przeznaczonych pod funkcje, o których mowa w uwagach. Natomiast w celu zapewnienia dostępności ww. wymienionych funkcji w zapisach dla terenu 1MW-U wprowadzono obowiązek przedszkola w ramach przeznaczenia edukacja oraz obiektów opieki nad dzieckiem (w ramach których dopuszczone są żłobki) o łącznej powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 1000 m², a także obiektów upowszechniania kultury (w ramach których dopuszczone są biblioteki) lub obiektów pomocy społecznej (w ramach których dopuszczone są centra aktywności i rozwoju dorosłych, dzieci i młodzieży oraz seniorów) o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 500 m².

Dotyczy pkt 17 lit. k oraz pkt 20 lit. l

Decyzję o wyznaczeniu na rysunku planu szpalerów drzew – istniejących i projektowanych – podejmuje się uwzględniając w procesie projektowym różnorodne uwarunkowania, w tym wynikające z przepisów odrębnych (w przypadku przedmiotowego projektu m.in. w zakresie transportu kolejowego), z wykonanego przed rozpoczęciem prac nad przedmiotowym projektem planu opracowania ekofizjograficznego oraz z istniejącego zagospodarowania – zabudowy, parkingów podziemnych i sieci infrastruktury technicznej. Na tej podstawie na rysunku projektu planu

wyznaczono istniejące i projektowane szpalery na terenach: 1MW-U, 1Z, 2KDL i 1KDD. W przypadku pozostałych terenów ww. uwarunkowania nie pozwoliły na racjonalne wskazanie kolejnych obowiązujących szpalerów. Wyjątkiem jest teren 1KDL, co do którego przychyłono się do uwagi dotyczącej wprowadzenia na nim szpaleru drzew, co nastąpi poprzez dodanie stosownego zapisu w zapisach dla tego terenu. Jednocześnie należy podkreślić, że wyznaczenie w projekcie planu szpalerów drzew obowiązujących w konkretnych miejscach nie wyklucza możliwości wprowadzenia dodatkowych szpalerów na etapie realizacyjnym.

Dotyczy pkt 18 lit. a, pkt 19 lit. l

Plan miejscowy jest aktem prawa miejscowego, dlatego powinien zawierać w swojej treści wyłącznie bezwzględnie obowiązujące normy. Zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 7 kwietnia 2021 r., sygn. akt II SA/Bd 624/20 z treści art. 15 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* nie wynika uprawnienie dla organu planistycznego do zamieszczenia w miejscowym planie zapisów o realizacji funkcji danego terenu w zależności od warunku, a także uzależniania przeznaczenia terenu lub realizacji takiego przeznaczenia od jakichkolwiek zdarzeń przyszłych lub niepewnych, w tym związanych z prowadzoną inwestycją drogową.

Dotyczy pkt 20 lit. k

Nieprzekraczalne linie zabudowy na terenach 1MW-U i 1U, równoległe do wspólnej linii rozgraniczającej, stanowią kontynuację linii zabudowy na osiedlu zrealizowanym na północ od obszaru objętego projektem planu i są od siebie oddalone o ok. 30 m. Korytarz usytuowania ciągu pieszo-rowerowego [cpr] na terenie 1MW-U ma natomiast szerokość ok. 14 m, podczas gdy szerokość samego ciągu pieszo-rowerowego, który ma być w nim usytuowany, określona została na minimum 4 m. Są to wartości w zupełności wystarczające do stworzenia wygodnego powiązania pieszo-rowerowego z ciągiem pieszo-rowerowym prowadzonym wzdłuż północnej granicy przedmiotowego obszaru i terenami położonymi na północ od niego. Poszerzenie tego korytarza skutkowałoby ponadto koniecznością rezygnacji z placu ukształtowanego na terenie 1MW-U za pomocą obowiązujących ciągłych linii zabudowy, będącego jednym z podstawowych założeń projektu planu, mającym na celu stworzenie kameralnej, wyposażonej w ruchotwórcze usługi przestrzeni dla mieszkańców, podnoszącej atrakcyjność obszaru przy wejściu do tunelu prowadzonego pod linią kolejową.

Dotyczy pkt 21 lit. b

Wysokość wskaźników miejsc postojowych w planie każdorazowo jest ustalana mając na uwadze strefę dostępności oraz politykę parkingową zawartą w *Studium...*, a także istniejącą oraz planowaną dostępność do przystanków komunikacji zbiorowej zgodnie z kryteriami przyjętymi dla każdej ze stref dostępności. Obszar planu znajduje się w strefie centralnej dostępności, dla której dopuszcza się nieustalanie wskaźników miejsc postojowych dla zabudowy mieszkaniowej, zostawiając inwestorowi dowolność co do wielkości niezbędnej powierzchni parkingowej dla przyszłej funkcji. Niemniej mając na uwadze specyfikę obszaru zdecydowano się na ustalenie wartości minimalnej dla kilku przeznaczeń, w tym zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – 1 miejsce postojowe na 1 mieszkanie. Zgodnie z projektem planu inwestor musi je zrealizować w co najmniej takiej liczbie, co nie wyklucza realizacji większej liczby miejsc postojowych dla inwestycji. Należy jednak podkreślić, że wskaźnik przyjęty w projekcie planu jest wskaźnikiem wysokim jak na tę strefę, z obecnie już posiadaną przez ten obszar dostępnością transportu zbiorowego.

Dotyczy pkt 21 lit. l

Wskaźniki miejsc postojowych oraz sposób odniesienia się wskaźników określa *Studium...*. Zgodnie z jego zapisami dla przeznaczenia biura należy w uchwale zastosować odniesienie liczby miejsc postojowych do powierzchni użytkowej (w uchwale zastosowano wskaźnik 1,5 miejsca postojowego na 100 m² powierzchni użytkowej). Dodatkowo wysokość wskaźników miejsc postojowych w planie każdorazowo jest ustalana mając na uwadze strefę dostępności oraz politykę parkingową zawartą w *Studium...*, a także istniejącą oraz planowaną dostępność do przystanków komunikacji zbiorowej zgodnie z kryteriami przyjętymi dla każdej ze stref dostępności. Obszar planu znajduje się w strefie centralnej dostępności, dla której dopuszcza się nieustalanie wskaźników miejsc postojowych dla obiektów biurowych, zostawiając inwestorowi dowolność co do wielkości przyszłej powierzchni parkingowej. Niemniej mając na uwadze specyfikę obszaru zdecydowano się na ustalenie wartości

minimalnej dla kilku przeznaczeń, w tym biur. Wartość minimalna nie oznacza jednocześnie, że miejsc postojowych nie może powstać więcej.

Dotyczy pkt 21 lit. m

Wysokości stawki procentowej, na podstawie której ustala się opłatę, o której mowa w art. 36 ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, zostały określone w projekcie planu zgodnie ze stanowiskiem nr XLIV/8/05 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 grudnia 2005 r.

Dotyczy pkt 21 lit. n, o

Dokument, jakim jest *Prognoza oddziaływania na środowisko ustaleń projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Jana Czochralskiego i Antoniego Słonimskiego oraz linii kolejowej nr 143 we Wrocławiu*, został sporządzony na potrzeby projektu planu i stanowi opracowanie autorskie. Zakres prognozy reguluje ustawa 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*, a dopuszczalne poziomy hałasu – Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*. Informacja o ww. poziomach została zawarta w przedmiotowym dokumencie, w opisie klimatu akustycznego obszaru. W dalszej jego części, w oparciu o Mapę Akustyczną Wrocławia, dostępną pod adresem: <https://www.geoportal.wroclaw.pl/>, zostały określone poziomy hałasu drogowego, tramwajowego, a także kolejowego pochodzącego od linii kolejowej nr 143. Wskazano, że przy zakwalifikowaniu tego terenu pod względem dopuszczalnych poziomów hałasu jak dla terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, na obszarze planu występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu kolejowego – w przypadku dwóch istniejących budynków mieszkalnych, znajdujących się po południowej stronie linii kolejowej, na terenie 1U-MW. Prognoza nie odniosła się wprost do terenu 1MW-U, natomiast z użytego sformułowania można jasno wnioskować, że w przypadku terenów położonych na północ od linii kolejowej normy są zachowane. Ponadto w prognozie podkreślono, że w celu ochrony klimatu akustycznego w planie określono standardy akustyczne dla istniejących i projektowanych obiektów, a także że w celu zapewnienia poprawnych warunków akustycznych, w budynkach mieszkalnych, edukacji, obiektach opieki nad dzieckiem, obiektach pomocy społecznej i obiektach hotelowych ustalono obowiązek stosowania rozwiązań technicznych, które zapewnią w nich właściwe warunki akustyczne. W związku ze spełnieniem wymaganych norm podjęto decyzję o niewskazywaniu w ramach rozwiązań alternatywnych zachowania przeznaczeń z dotychczas obowiązującego planu miejscowego oraz nie zasugerowano zastosowania dodatkowych elementów ochrony akustycznej. Biorąc powyższe pod uwagę sformułowane zastrzeżenia należy uznać za nieuzasadnione.

Uwzględnione zostały uwagi dotyczące wprowadzenia szpaleru drzew na terenie 1KDL, dlatego w §25 uchwały dodano zapis o obowiązującym szpalerze drzew. W związku z tym, że ww. teren należy do obszarów przeznaczonych na cele publiczne i jedynym podmiotem, na który bezpośrednio wpłyną dotyczące go ustalenia jest Gmina Miejska Wrocław, nie było konieczne ponowne wyłożenie projektu planu do publicznego wglądu.

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

- wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury,
- walory architektoniczne i krajobrazowe,
- wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych,
- wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej,
- wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych,
- walory ekonomiczne przestrzeni,
- prawo własności,
- potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa,
- potrzeby interesu publicznego,
- potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych,

- zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej,
- zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych,
- potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności, a także wnioski wynikające z analiz: ekonomicznej, środowiskowej, społecznej, komunikacyjnej i uwarunkowań infrastrukturalnych.

Plan miejscowy jest zgodny z wynikami analizy *Ocena aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego* przyjętej uchwałą nr LV/1290/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 kwietnia 2018 r. (Biuletyn Urzędowy RMW z 2018 r. poz. 126).

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

Plan miejscowy sporządzono zgodnie z wymaganą procedurą formalno-prawną, określoną w art. 17 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, przy jednoczesnym zachowaniu jawności i przejrzystości procedur planistycznych.

Plan miejscowy nie zawiera danych prawnie chronionych.