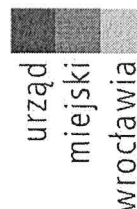


Prezydent Wrocławia



1000012296933

Pan Piotr Uhle
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 18 kwietnia 2023 r.

Sygnatura sprawy WPL-DPP1.670.7.2023

Numer ewidencyjny pisma 00045537/2023/W

Szanowny Panie,

w odniesieniu do interpelacji z dnia 4 kwietnia 2023 r. dotyczącej dwóch projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego sporządzanych w rejonie ulic gen. Romualda Traugutta oraz Na Niskich Łąkach i Szybkiej zlokalizowanych w obszarze Przedmieścia Oławskiego, pragnę wyjaśnić co następuje.

W odpowiedzi na zadane pytania, należy zwrócić uwagę na status formalny dokumentu, jakim jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który jako akt prawa lokalnego sporządzany jest na podstawie i w zakresie ustalonym w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w którym wyznaczane są warunki realizacji inwestycji poprzez regulacje urbanistyczne określające przeznaczenia terenów oraz zasady zabudowy i zagospodarowania przestrzennego, w tym parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu. Celem planów jest harmonijne kształtowanie zabudowy i planowanie jej rozwoju wraz z towarzyszącymi przestrzeniami publicznymi, terenami zielni oraz infrastrukturą drogową i techniczną. Plan miejscowy nie jest natomiast planem realizacyjnym, skutkującym po jego uchwaleniu natychmiastowym uruchomieniem procesów

inwestycyjnych i wykonawczych. Innymi słowy wyznaczenie przez mpzp ram przestrzenno-funkcjonalnych dla powyższych procesów jest dopiero punktem wyjścia do rozpoczęcia procesu projektowania architektoniczno-budowlanego.

Zatem co do zasady działania związane z realizacją zamierzenia inwestycyjnego, jakim jest wskazany plac zabaw, nie dotyczą ustaleń planu miejscowego a standardy i jakość budowanej infrastruktury zależą będzie wyłącznie od inwestora realizującego przedmiotowe zadanie. Żaden z procedowanych planów nie ogranicza możliwości realizacji infrastruktury rekreacyjnej w postaci tematycznego placu zabaw, jako małej architektury również dlatego, iż obiekty te zostały ustawowo wyjęte spod jurysdykcji mpzp. Dobrym przykładem czuwania nad jakością realizacji przestrzeni publicznych są organizowane konkursy architektoniczno-urbanistyczne, jak ten ogłoszony przez SARP w 2017 r. na koncepcję zagospodarowania terenu pomiędzy rzeką Oławą i ulicami Żabią Ścieżką, Traugutta i Szybka.

Podobnie jak wyżej, wyposażenie nieruchomości w obiekty i urządzenia regulujące sposób oraz możliwość parkowania również leży po stronie inwestorów, zarządców i właścicieli nieruchomości. Plan miejscowy nie ma ustawowych prerogatyw do wpływania na tego typu kwestie. Plany miejscowe mają za zadanie ustalić dla poszczególnych nieruchomości dostęp do dróg publicznych i tym samym zapewnić przyszłym inwestycjom poprawną obsługę komunikacyjną. W przypadku projektu planu w rejonie ulic Na Niskich Łąkach i Szybkiej oraz rzeki Oławy dodatkowym zabiegiem chroniącym od „dublowania się” dróg dojazdowych z głównymi trasami układu komunikacyjnego było ustalenie wyłącznie niezbędnej powierzchni dróg publicznych i organizacja dróg wewnętrznych z priorytetem dla pieszych i rowerzystów wraz z wyposażeniem w zielen, jako alternatywy dojazdu. Powiązania równoległe do ulicy gen. Romualda Traugutta w kierunku ulicy Szybkiej nie mają zatem charakteru publicznego i przelotowego, a co za tym idzie nie stanowią zagrożenia zwiększeniem ruchu omijającego główne trasy.

Jednocześnie wysokość minimalnej liczby miejsc do parkowania w planach miejscowych wynika z prowadzonej polityki miejskiej określonej m.in. we Wrocławskiej polityce mobilności oraz Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Oba te dokumenty zakładają dążenie do zmiany w modal split, czyli podziale zadań przewozowych. Oba także przyjmują politykę parkingową jako ważne narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Studium, z którym plan miejscowy nie może być sprzeczny, wyznacza w mieście strefy dostępności, w ramach których określa politykę parkingową, w tym różnicuje zalecenia w zakresie wskaźników miejsc postojowych. Dla ustalenia wysokości wskaźnika miejsc postojowych dla samochodów ważne są alternatywy w postaci innych środków transportu – bliskość przystanku kolejowego, tramwajowego lub autobusowego czy częstotliwość komunikacji miejskiej, a także dostępność do infrastruktury rowerowej, która w codziennym przemieszczaniu się na dystansie do 5 km nie ma sobie równych. Kluczowa jest także specyfika danego obszaru, np.: jego lokalizacja, czy jest on daleko od miejsc pracy, centrów usługowych i obiektów podstawowej użyteczności publicznej. Takie czynniki brane są pod uwagę przy ustalaniu wskaźników miejsc postojowych w planach miejscowych.

W centrum i w śródmieściu dostępność do alternatywnych, w stosunku do auta, środków transportu jest najlepsza. Dlatego w planach sporządzanych na takich obszarach niższe wskaźniki miejsc postojowych dla samochodów nie są obecnie rzadkością a nawet niejednokrotnie nie ustala się ich wcale. Ważne jest jednak to,

że zmniejszenie wskaźnika miejsc postojowych dla aut jest związane z jednoczesną organizacją komfortowych (bliskich) dojazdów pieszych do przystanków komunikacji zbiorowej oraz wysokimi wymaganiami dla realizacji stanowisk postojowych dla rowerów. Maksymalne obserwowane zapotrzebowanie na miejsca postojowe nie może być minimalną wymaganą podażą parkingową. Działania miasta oparte są na rozłożonym w czasie planie strategicznym, w którym przede wszystkim dąży się do kształtowania owej podaży. Diagnozuje się, że proces ten dopiero po czasie przyniesie oczekiwane efekty dla jakości życia mieszkańców. Efekty te płyną głównie z mniejszej liczby aut - a mniej aut to lepszy klimat i powietrze w centrum, mniejszy hałas, więcej zieleni i przestrzeni dla ludzi. Do tego dochodzą inne korzyści. Większy parking w centrum znacząco ogranicza przestrzeń na zieleni posadzoną na gruncie rodzimym i inną niezwykle potrzebną infrastrukturę społeczną (place zabaw, miejsca spotkań sąsiedzkich). Światopogląd młodego pokolenia ulega zmianie – zamieszkiwanie w centrum to bliskość infrastruktury i usług realizujących podstawowe potrzeby życia, ale także zmniejszona potrzeba posiadania własnego samochodu, co potwierdzają diagnozy społeczne.

Niezależnie od powyższego należy pamiętać, że ustalony w planach miejscowych wskaźnik dotyczy minimalnej liczby stanowisk postojowych, a to z kolei nie ogranicza inwestora w budowie większej ich liczby.

W odniesieniu do nadania omawianemu obszarowi statusu strefy śródmiejskiej należy zwrócić uwagę na ustalenia obowiązującego Studium, w którym to rejon Przedmieścia Oławskiego zakwalifikowano do kształtowania śródmiejskiego stylu zamieszkiwania. Do przedmiotowego stylu pretendują obszary usytuowane w bliskim sąsiedztwie ścisłego centrum miasta, odznaczające się różnorodnością funkcji z dominacją zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, a także obszary o dobrej dostępności komunikacyjnej, w tym z dużym udziałem transportu publicznego, który sukcesywnie miasto wspiera i rozwija.

W świetle przepisów strefa śródmiejska sprzyja zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej układu urbanistycznego i liberalizuje przepisy odnoszące się do norm nasłonecznienia i tym samym relacji odległości między budynkami, jednak nie niweluje ich co do zasady. Strefa śródmiejska pozwala na bardziej elastyczne projektowanie lokali w nowej zabudowie, jednak nie przekłada się bezpośrednio na obliczenia powierzchni użytkowej mieszkań, a o cechach poszczególnych lokali decyduje szereg przepisów budowlanych na etapie prac realizacyjnych. To samo dotyczy realizacji dominanty o maksymalnej wysokości do 55 m.

Biorąc pod uwagę powyższe zmienne warto w tym miejscu przypomnieć, że wszelkie roszczenia wynikające z uchwalenia planu miejscowego są szacowane w odrębnym postępowaniu administracyjnym lub na drodze sądowej przez rzeczoznawcę majątkowego. Na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie sporządza się operatów szacunkowych, które pozwalają na jednoznaczne określenie kwoty renty planistycznej.

Warto zauważyć, że oprócz przepisów odrębnych czuwających nad procesami inwestycyjnymi sam projekt miejscowego planu, poprzez sztywno określone linie zabudowy, jednoznacznie narzuca sposób kształtowania nowo powstałych obiektów i ogranicza niekontrolowaną ekspansję w wielu kierunkach. Ponadto ustalenia przedmiotowego projektu planu, nie tylko z poszanowaniem odnoszą się do historycznej tkanki miejskiej, ale jednocześnie bazując na kontynuacji

charakteru współczesnej architektury „waterfront” realizują podobny program obudowy koryta rzeki Oławy zabudową mieszkaniowo-usługową.

Na koniec warto również wspomnieć, że ustaleniami planu miejscowego nie można wpłynąć na takie aspekty jak, wybór formatu biznesowego inwestora (wynajem, sprzedaż, charakter lokali mieszkalnych) czy też wybór programu funkcjonalnego przyszłego obiektu w tym wielkości mieszkań, a tym bardziej na egzekucję w ramach niestosownego zachowania się kierowców w danym obszarze.

Z up. Prezydenta Wrocławia
Wiceprezydent Wrocławia



Jakub Mazur

Do wiadomości:

1. Adresat | piotr.uhle@rada.wroc.pl
2. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia | pok. 202 | Sukiennice 9 | 50-107 Wrocław
3. Biuro Prezydenta | Kancelaria Prezydenta | Sukiennice 9 | 50-107 Wrocław
4. a/a