



1000013158353

Pan
Michał Kurczewski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 3 października 2023 r.

BZM-PP.0003.1.2023
00128867/2023/W

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 20 września 2023 roku poniżej przedstawiam wyjaśnienia do pytań zadanych w piśmie:

Ad 1. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Popowice i parku Dębowego we Wrocławiu – uchwała Rady Miejskiej Wrocławia Nr XXXIII/1131/09 z dnia 23 kwietnia 2009 r., w obszarze którego znajdują się garaże w rejonie ulicy Białowieskiej, stanowi akt prawa miejscowego. Rozwiązania przestrzenne w nim przyjęte - zarówno urbanistyczne, jak i komunikacyjne są aktualne i stanowią spójną całość, w oparciu o którą toczą się procesy inwestycyjne.

Przywołany obowiązujący plan miejscowy zakłada całkowite przekształcenie terenów po byłym porcie. Wprowadzenie na tym obszarze nowej zabudowy mieszkaniowej, nie tylko inwestycji „Port Popowice”, ale także kolejnych, związanych m.in. z programem rządowym *Mieszkanie na wynajem*, kategorycznie wymaga zapewnienia odpowiedniej obsługi komunikacyjnej spójnym, niezależnym i drożnym układem drogowym. Wskazane w planie miejscowym przebiegi nowych dróg publicznych są aktualne i niezbędne dla postępującego procesu inwestycyjnego. W związku z powyższym Miasto nie prowadzi działań inicjujących zmianę obowiązującego planu miejscowego w tym obszarze.

Ad 2. Gmina Wrocław przeprowadziła analizę alternatywnego przebiegu drogi. W obecnie obowiązującym stanie prawnym wiele z istniejących garaży nie może być obsługiwanych bezpośrednio z drogi publicznej. Każdy wyjazd z garażu jest przez prawo traktowany jako zjazd. Dla tak licznych i usytuowanych jeden obok drugiego zjazdach, nie są spełnione warunki widoczności wymagane przepisami. Jedynym rozwiązaniem w takich przypadkach jest zapewnienie przed garażami placu o minimalnej szerokości 7,5 m i o charakterze drogi wewnętrznej - z ruchem wyłącznie dojazdowym do garaży. Przyjęcie takiego rozwiązania nie jest jednak możliwe z punktu widzenia przestrzennego, bowiem odsunięcie granicy pasa drogowego o minimum 7,5 m od linii garaży dla zapewnienia przestrzeni na obsługującą je drogę wewnętrzną sprawiłaby jednocześnie, że jezdnia nowej drogi

publicznej stałaby w kolizji z istniejącą linią zabudowy nowego osiedla lub „wkraczałaby” na inne grupy garaży.

Ad 3. Układ drogowy, planowany w ramach inwestycji pn. „Budowa dróg publicznych 3KDD/2, 3KDD/3, 3KDD/4 i 4KDPR na terenie portu Popowice we Wrocławiu” do obsługi nowopowstałych terenów mieszkaniowych i usługowych, wynika z zapisów obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Procedowana inwestycja drogowa w ramach zrid zapewnia niezbędny dojazd nie tylko dla inwestycji Port Popowice, ale także dla innych terenów położonych pomiędzy Odrą a Parkiem.

Obowiązujący plan miejscowy ma już 14 lat. W tym czasie zadziało się wiele na poziomie standardów projektowania i realizacji inwestycji liniowych. Wprowadzone zostały m.in.:

- nowe standardy w zakresie parametrów ciągów dla ruchu pieszego i rowerowego,
- Zarządzenie nr 5081/16 Prezydenta Wrocławia z dnia 11 sierpnia 2016 r. w sprawie ochrony drzew i rozwoju terenów zielonych oraz
- Zarządzenie nr 6541/17 Prezydenta Wrocławia z dnia 17 marca 2017 r. w sprawie zagospodarowania wodami opadowymi we Wrocławiu.

W tej sytuacji realnym było, że przewidziana w miejscowym planie szerokość pasa drogowego będzie niewystarczająca do zaprojektowania drogi publicznej spełniającej współczesne standardy projektowania. Dlatego dla realizacji tego zadania przyjęto zastosowanie specustawy drogowej.

Ad 4. Wszystkie rozwiązania projektowe zastosowane w dokumentacji zostały zaakceptowane przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta oraz inne jednostki miejskie, zgodnie z kompetencjami. W projekcie uwzględniono obowiązujące na terenach miejskich wytyczne i warunki techniczne dla projektowanych ciągów komunikacyjnych, w tym dla dróg rowerowych, chodników i ich połączeń z komunikacją zbiorową. Do rozbiórki w większości zostały wskazane garaże, bezpośrednio kolidujące z projektowanymi elementami układu drogowego, jak również te, których dalsze funkcjonowanie po realizacji inwestycji nie będzie możliwe z uwagi na brak dojazdu czy brak miejsca na wjazd i wyjazd z garażu lub inne uwarunkowania techniczne. W ich miejsce została zaprojektowana zieleń, której celem jest zagospodarowanie i uporządkowanie terenu po usunięciu garaży.

Ad 5. Wykupy garaży są w całości, zgodnie z umową zawartą pomiędzy Inwestorem, a Zarządem Dróg i Utrzymania Miasta, po stronie Inwestora zabudowy mieszkaniowej.

Ad 6. W momencie pojawienia się sygnałów ze strony właścicieli garaży, w uzgodnieniu z Inwestorem, Miasto zawiesiło procedowanie ZRID, do czasu wyjaśnienia wszystkich kwestii nurtujących właścicieli. Inwestor – w czerwcu i sierpniu br. - zorganizował dwa spotkania wyjaśniające z właścicielami garaży. W drugim spotkaniu, na prośbę uczestników, brali udział przedstawiciele Miasta. Przedstawiliśmy temat garaży w szerszym kontekście – wynikającym m.in. z obowiązującego planu miejscowego, postępującego rozwoju terenów mieszkaniowych w sąsiedztwie, w tym zamierzeń Funduszu Mieszkań na wynajem oraz samej procedury zrid. Z informacji Inwestora wynika, że od czerwca do obecnej chwili, Inwestor zawarł kilka umów notarialnych na sprzedaż garaży, a procedury kilku następnych są w trakcie.

Z wyrazami szacunku,


DYREKTOR DEPARTAMENTU
Elżbieta Urbanek

Niniejsze pismo zostało przygotowane zgodnie ze standardami WCAG

Sprawę prowadzi:

Urząd Miejski Wrocławia, Departament Infrastruktury i Transportu;

Ul. G. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław, Tel. +48 717 71 57, dit@um.wroc.pl

Otrzymuje:

1. Adresat
2. Biuro Rady Miejskiej
3. Biuro Prezydenta Wrocławia
4. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta a/a
5. Wydział Planowania Przestrzennego a/a
6. Wydział Nabywania i Sprzedaży Nieruchomości a/a
7. Wydział Inżynierii Miejskiej a/a
8. Biuro Zrównoważonej Mobilności a/a

