



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
WE WROCŁAWIU**

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

Wrocław, dnia 30 sierpnia 2024 r.

WSI.410.258.2024.KM

Prezydent Wrocławia
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław
-ePUAP-

OPINIA

Na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), w odpowiedzi na wniosek Prezydenta Wrocławia znak: WPL-DPP1.6721.5.2023 z dnia 30 lipca 2024 r. (data wpływu: 2 sierpnia 2024 r.) w sprawie zaopiniowania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Kowalskiej i Chłopskiej we Wrocławiu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przedstawiam poniżej swoje stanowisko.

Jak wynika z analizy przedłożonej dokumentacji, w tym z treści prognozy oddziaływania na środowisko (oprac. mgr inż. Magdalena Doniec, Wrocław, lipiec 2024 r.), teren objęty opracowaniem, o powierzchni 7,5 ha, zlokalizowany jest we wschodniej części Wrocławia, w obrębie Kowale. Jego granice wyznaczają ulice: Kowalska i Chłopska, linia kolejowa nr 292 oraz fragment planowanej Trasy Swojczyckiej. Obszar ten w znacznej części stanowi tereny zieleni nieurządzonej, zabudowę mieszkaniową jednorodzinną oraz drobne usługi, zlokalizowane głównie przy ulicy Kowalskiej i Chłopskiej. W części zachodniej zlokalizowana jest stacja kolejowa Wrocław Kowale. Celem sporządzenia projektu planu jest wprowadzenie ustaleń umożliwiających harmonijne uzupełnienie struktury funkcjonalno-przestrzennej w zgodzie z okoliczną zabytkową zabudową dawnej wsi Kowale z korektą zasad zagospodarowania terenu, w tym ochrony przeciwpowodziowej oraz zabezpieczenie terenu pod Trasę Swojczycką.

Projekt planu wskazuje ten teren pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (MN), zabudowę mieszkaniową jednorodzinną wolnostojącą (MNW), zabudowę mieszkaniową wielorodzinną lub usługi (MW-U), teren zieleni (Z), teren dróg (KDG, KDD, KR, KP), teren komunikacji kolejowej (KKK).

Przedmiotowy teren położony jest poza granicami obszarów chronionych na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.).

Jak wynika z przeprowadzonej analizy, w znacznej części obszar projektu planu stanowią tereny zieleni nieurządzonej (dawne tereny rolne, sadownicze) z zielenią niską, średnią, jak i zadrzewieniami (pojedyncze drzewa, grupy/kępy drzew). Zieleń urządzona towarzyszy przede wszystkim zabudowie mieszkaniowej. W składzie gatunkowym można odnaleźć m.in. brzozy, dęby, głogi, jesiony, kasztanowce, klony, orzechy, sosny, sumaki octowce, świerki, topole, wiązy, wierzby oraz drzewa owocowe i ozdobne iglaki. Zgodnie z danymi tut. organu, nie stwierdzono w granicach projektu planu występowania gatunków roślin chronionych na mocy *rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409)* oraz siedlisk przyrodniczych i gatunków wymienionych w *rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 1713)*. Jednocześnie w granicach tego terenu wyznaczono strefy zieleni, szpalery drzew oraz drzewa do zachowania. Przedmiotowy teren nie pełni istotnej funkcji korytarza migracyjnego.

W aspekcie pozostałych, pozaprzyrodniczych uwarunkowań środowiskowych, po analizie przedłożonej dokumentacji oraz dostępnych materiałów graficznych (serwis <https://gis.um.wroc.pl/>), zwracam uwagę, że projekt planu wyznacza nowe tereny z przeznaczeniem pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (MN), mieszkaniową jednorodzinną wolnostojącą (MNW), mieszkaniową wielorodzinną lub usługi (MW-U), pomiędzy terenem istniejącej linii kolejowej oraz projektowanej Trasy Swojczyckiej. Lokalizowanie zabudowy wrażliwej akustycznie pomiędzy dwoma potencjalnymi emitarami hałasu może prowadzić do niedotrzymania wymaganych standardów jakości środowiska. Przedmiotowa prognoza natomiast w sposób bardzo ogólny ocenia wpływ ustaleń projektu planu na klimat akustyczny, w znacznej części odnosząc się jedynie do stanu istniejącego, nie określając przy tym oddziaływań jakie mogą wystąpić w przypadku realizacji ustaleń projektu. W prognozie wskazano, że źródłem hałasu na omawianym terenie jest przede wszystkim komunikacja samochodowa, pochodząca w szczególności od ulicy Kowalskiej oraz w niewielkim stopniu od ulicy Chłopskiej i linii kolejowej. W przyszłości dodatkowym źródłem hałasu, na terenie projektu planu, będzie planowana ulica klasy głównej – Trasa Swojczycka. Z przedstawionej analizy wynika, że w rejonie ul. Kowalskiej, przy zakwalifikowaniu tego terenu pod względem dopuszczalnych poziomów hałasu jak dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu rzędu do 10 dB. Prognoza natomiast nie analizuje i nie ocenia, jak w wyniku realizacji ustaleń projektu planu, zmieni się klimat akustyczny ww. terenów, na których wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. W prognozie wskazano, że „planowane zagospodarowanie powinno uwzględniać występowanie funkcji wrażliwych na hałas, zarówno na terenie planu jak i w jego sąsiedztwie oraz uwzględniać uciążliwości, związane głównie z hałasem drogowym oraz ewentualne nowopowstałe, związane z nowym zagospodarowaniem terenu planu”. W tym miejscu zwracam uwagę, że wyznaczenie w projekcie terenów wrażliwych akustycznie, w bezpośrednim sąsiedztwie terenów, których zagospodarowanie może potencjalnie prowadzić do niedotrzymania wymaganych standardów jakości środowiska w zakresie hałasu, winno być przeanalizowane również w kontekście oddziaływań skumulowanych. Należy zatem przeanalizować skumulowany wpływ planowanej Trasy Swojczyckiej, ul. Kowalskiej oraz

istniejącej linii kolejowej na zabudowę mieszkaniową, zarówno istniejącą już na terenie objętym projektem, jak i tą planowaną do realizacji.

Prognoza w sposób bardzo ogólny ocenia również wpływ ustaleń projektu w zakresie oddziaływania na powietrze atmosferyczne, nie odnosząc się w ogóle do wpływu planowanej drogi głównej w powyższym zakresie.

Biorąc pod uwagę powyższe wskazuję, że kluczowym dokumentem oceniającym wpływ ustaleń dokumentów planistycznych na środowisko jest prognoza oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 51 ust. 2 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...)* to właśnie prognoza winna określać, analizować i oceniać stan środowiska na terenie objętym projektowanym dokumentem, winna przy tym jednoznacznie określać i oceniać przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania skumulowane, na poszczególne elementy środowiska, w tym na klimat akustyczny oraz powietrze atmosferyczne, opierając ocenę na rzetelnym i merytorycznym uzasadnieniu.

Reasumując, z uwagi na powyższe braki w prognozie, w tym w szczególności brak pełnej, merytorycznej analizy wpływu ustaleń projektu planu, w zakresie wpływu na klimat akustyczny oraz powietrze atmosferyczne, projekt planu wraz z prognozą opiniuję negatywnie.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Karolina Motyka
Główny Specjalista
Wydziału Zapobiegania i Naprawy
Szkód w Środowisku oraz Informacji
o Środowisku i Zarządzania Środowiskiem

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*