

Uzasadnienie

do projektu uchwały Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta oraz rzeki Odry we Wrocławiu

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego został sporządzony w oparciu o uchwałę Nr LVII/1530/22 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 15 września 2022 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta oraz rzeki Odry we Wrocławiu (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2022 r. poz. 338) oraz zgodnie z polityką przestrzenną miasta, określoną w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*, przyjętym uchwałą Nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2018 r. poz. 5).

Zgodnie z obowiązującym *Studium...*, przedmiotowy obszar usytuowany jest częściowo na obszarze zieleni dominującej (tereny rzeki Odry) oraz w granicach jednostki urbanistycznej *A5 Kleczków*, stanowiąc w większości strefę o przeznaczeniu określonym jako IS – obszary specjalne. Ponadto, niewielki fragment objętego projektem planu położony w sąsiedztwie skrzyżowania ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta, znajduje się w granicach obszaru MU – obszary mieszkaniowo-usługowe. Na części obszaru objętego projektem planu obowiązują obecnie następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

1. części zespołu urbanistycznego Doliny Odry w rejonie obrębu Różanka we Wrocławiu (uchwała nr XIX/398/11 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 1 grudnia 2011 r.);
2. w rejonie ulicy Władysława Reymonta we Wrocławiu (uchwała nr XXXV/772/12 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 29 listopada 2012 r.)

Przed podjęciem uchwały inicjującej sporządzenie planu miejscowego została opracowana analiza zasadności przystąpienia do sporządzenia planu i stopnia zgodności przewidywanych rozwiązań z ustaleniami *Studium...*

Obszar objęty projektem planu, o powierzchni ok. 53,64 ha, położony jest w centrum Wrocławia, w zachodniej części osiedla Kleczków, częściowo (tereny nad Odrą) w granicach osiedla Stare Miasto. Zawiera się w obszarze ograniczonym rzeką Odrą, Kanałem Miejskim, ulicami Kleczkowską i Władysława Reymonta, oraz linią kolejową nr 143. W zachodniej, południowej i centralnej części obszaru objętego projektem planu dominują wody powierzchniowe – rzeka Odra oraz basen stanowiący część zespołu Portu Miejskiego, wraz z otaczającą go zabudową: między innymi wpisanymi do rejestru zabytków: spichlerzem, magazynem cukru i magazynem drobnicy. Część zespołu wpisanego do rejestru zabytków stanowią także budynki zarządu portu i portierni zlokalizowane przy skrzyżowaniu ulic Kleczkowskiej i Reymonta, na wschodnim skraju obszaru objętego projektem planu. Spichlerz i magazyn drobnicy są, wraz z sąsiadującym elewATOREM, w trakcie odbudowy i przebudowy do funkcji biurowej. Tereny sąsiadujące ze wspomnianymi budynkami od północy stanowią obecnie skład węgla dla potrzeb Elektrociepłowni Wrocław, której kompleks znajduje się poza granicami obszaru objętego projektem planu. Surowiec dostarczany jest taśmociągami, we wschodniej części obszaru wyniesionym nad poziom terenu – przebiegającym nad terenem portu oraz terenami kolejowymi. W zachodniej części obszaru znajdują się tereny Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji – zabytkowy kompleks przepompowni ścieków oraz urządzenia związane z gospodarką ściekową, w tym kolektory. W sąsiedztwie kompleksu znajduje się też parterowy budynek biurowy – siedziba Zakładu Technologii Ścieków Instytutu Ochrony Środowiska – Państwowego Instytutu Badawczego, oraz zabytkowy dwukondygnacyjny budynek mieszkalny, będący w trakcie wysiedlenia. Tereny położone za kompleksem MPWiK są niezagospodarowane, porośnięte zielenią łąkową i częściowo zadrzewione.

Na obszarze objętym projektem planu dominuje własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym przez trzy podmioty – odrębnych użytkowników posiadają: basen Portu, nabrzeże wraz z zabytkową zabudową, oraz północna część Portu, użytkowana jako skład węgla przez KOGENERACJA S.A. Własność Gminy Wrocław stanowią nieruchomości użytkowane jako droga i teren zieleni urządzonej, zlokalizowane na wschodnim skraju obszaru, oraz pojedyncza nieruchomość zlokalizowana pomiędzy składem węgla a nieruchomościami należącymi do MPWiK, które stanowią zachodni kraniec terenu Portu. W południowej części obszaru znajdują się tereny kolejowe obejmujące linię kolejową nr 143 oraz bocznice – część z nich znajduje się w granicach działek użytkowanych wieczyście.

Celem planu jest wprowadzenie regulacji i ustaleń dotyczących zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, które pozwolą na wykreowanie spójnego i kompletnego założenia urbanistycznego. Zapisy te pozwolą zabezpieczyć wartościowe elementy industrialnego założenia przed presją inwestycyjną związaną z rozlewaniem się zabudowy niezgodnej z ustaleniami *Studium* oraz pozwolą właściwie wyznaczyć teren drogowy, o charakterze łącznika pomiędzy obszarami prawo- i lewobrzeżnymi Odry, zgodnie z przebiegiem projektowanym w obowiązującym *Studium*. Dla obszaru objętego projektem planu złożono wnioski o decyzję o warunkach zabudowy, których przedmiot stanowiła zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Przedstawiano również koncepcje całkowitego przekształcenia obszaru Portu Miejskiego na teren mieszkaniowo-usługowy – przy czym powyższe nie uwzględniały, że znaczna część obszaru objętego projektem planu stanowi obecnie teren infrastruktury kluczowej dla zaopatrzenia miasta w ciepło i energię elektryczną. Znajdujący się w północnej części portu skład węgla o powierzchni około 9-10 ha, wraz z, częściowo wyniesionym nad poziom terenu, taśmociągami służącym do transportu paliwa do Elektrociepłowni Wrocław stanowią istotne ograniczenie dla możliwości lokalizowania w sąsiedztwie zabudowy przeznaczonej na pobyt stały oraz pod inne funkcje wrażliwe, takie jak edukacja lub usługi zdrowia i pomocy społecznej, zarówno z uwagi na uciążliwość – hałas i zapylenie, jak i ze względu na zagrożenie wybuchem.

Zakres dopuszczonych przeznaczeń ustalono mając na uwadze zapisy *Studium...*, wedle których dla obszarów IS dopuszcza się infrastrukturę specjalną, usługi powszechne, publiczne oraz wielkomiejskie, naukę, przemysł, infrastrukturę oraz zieleni. Z uwagi na opisane wcześniej uwarunkowania, dla terenów o dopuszczonej funkcji usługowej przyjęto ograniczony zakres przeznaczeń uwzględniający potencjalne negatywne oddziaływania i zagrożenia wynikające z istniejącego zagospodarowania terenów sąsiednich – wykluczono m. in. usługi turystyki, usługi edukacji, usługi zdrowia i pomocy społecznej oraz usługi nauki, przy czym dla terenu 1U obejmującego zabytkowe budynki zarządu portu i portierni znajdujące się w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej i skrzyżowania ulicy Kleczkowskiej z ulicą Reymonta, przyjęto ograniczenia złagodzone. W projekcie planu uwzględniono wyznaczone w *Studium...* drogę klasy zbiorczej zapewniającą połączenie Kleczkowa ze Szczepinem, oraz kładkę łączącą ul. Osobowickiej z okolicą Grobli Kozanowskiej.

Projekt planu miejscowego dzieli obszar Portu Miejskiego na dwie strefy funkcjonalne – tereny produkcji (1P, 2P i 3P) obejmujące obszar wykorzystywany obecnie do przeładunku, składowania i dalszego transportu węgla, oraz tereny usług lub produkcji (1U-P, 2U-P i 3U-P) obejmujące historyczny zespół zabudowy portowej. W obrębie terenów produkcji wyznaczono nieprzekraczalne linie zabudowy obejmujące obiekty istniejące oraz przestrzeń między nimi, w sposób umożliwiający nieznaczną rozbudowę bądź przesunięcie zabudowy – z uwagi na możliwą konieczność przekształcenia istniejącego układu wynikającą z wyznaczonego przebiegu drogi klasy zbiorczej (teren 2KDZ), w którym znajduje się część istniejących zabudowań. W związku z obecnym użytkowaniem terenu 2KDZ, określono sposób oraz termin tymczasowego zagospodarowania i użytkowania terenu, przewidując kontynuację funkcjonowania istniejącej zabudowy związanej ze składowaniem węgla na okres nie dłuższy niż 10 lat. Na terenach 1P, 2KDZ i 3P oraz na stanowiących odrębną własność terenach 3U-P i 1P-KKK taśmociąg służący do transportu węgla na teren elektrociepłowni został ujęty w wyznaczonym korytarzu infrastruktury technicznej, zaś na terenach dróg wewnętrznych oraz komunikacji kolejowej (1KKK),

bieg wyznaczono za pomocą wydzieliń wewnętrznych. Na terenach 1P, 2P i 3P oraz, w ramach tymczasowego zagospodarowania, na terenie 2KDZ, wysokość zabudowy przyjęto na podstawie istniejących budynków i budowli.

Na terenie usług i produkcji 1U-P nieprzekraczalne linie zabudowy wyznaczono w sposób uwzględniający projekt budowlany dla realizowanej inwestycji – rozbudowy, przebudowy i nadbudowy budynku na funkcję biurową na mocy pozwolenia nr 5115/20 z dnia 7 grudnia 2020 r., zmienionego decyzją nr 174/23 z dnia 30 stycznia 2023 r. Na terenach 2U-P i 3U-P wyznaczono obowiązujące ciągłe linie zabudowy zgodne z obrysami budynków ujętych w rejestrze bądź gminnej ewidencji zabytków, oraz nieprzekraczalne linie zabudowy o przebiegu zbliżonym do obrysów budynków istniejących bądź przeznaczonych do odtworzenia. Maksymalną wysokość zabudowy dla obiektów zabytkowych określono na podstawie ich stanu historycznego, wskazując dla części przypadków jej dodatkową wartość, możliwą do zastosowania wyłącznie w celu odtworzenia określonych elementów budynku, takich jak wieżyczki. Dla budynków znajdujących się poza rejestrem i ewidencją przyjęto wysokość zgodną z istniejącą. Tereny P i U-P są w przeważającej części rozgraniczane przez istniejącą drogę obsługującą wszystkie nieruchomości na terenie Portu, którą ujęto w planie jako drogę wewnętrzną: tereny 2KR i 3KR. Droga ta prowadzi do terenu przepompowni ścieków MPWiK oraz przyległej nieruchomości zabudowanej budynkiem biurowym, użytkowanym obecnie przez Instytut Ochrony Środowiska – teren ten ujęto w projekcie planu jako 1UA-IW-İK – teren usług biurowych i administracji lub wodociągów lub kanalizacji, przewidując kontynuację obecnych funkcji, z możliwością ewentualnej rozbudowy zabudowy nieujętej w gminnej ewidencji zabytków, położonej w północnej części kompleksu.

Na podstawie złożonego wniosku, wyznaczono też teren 4KR – dodatkową drogę wewnętrzną w południowej części obszaru objętego projektem planu, celem zapewnienia dostępu z drogi publicznej do terenów kolejowych. Pomiedzy wyznaczoną drogą a terenem komunikacji kolejowej 1KKK obejmującym nieruchomości PKP S.A. znajdują się bocznicę kolejową położone w obrębie nieruchomości stanowiącej obecnie własność prywatną. Przeznaczenie terenu na którym się znajdują określono jako 1P-KKK, teren produkcji lub komunikacji kolejowej, z wyznaczeniem linii zabudowy i parametrów budynków na podstawie obiektów istniejących, położonych w północnej części terenu.

Mając na względzie ukształtowanie terenu, położenie obiektów zabytkowych (mostu przeładunkowego nr 1 – suwnicy), oraz ograniczone możliwości obsługi komunikacyjnej, fragment nabrzeża basenu portowego położony na zachód od opisanych terenów wskazano jako teren 1PR, przewidując dla niego wyłącznie kontynuację funkcji związanych z przemysłem portowym, oraz ograniczając zabudowę do budynku istniejącego, wyznaczając nieprzekraczalne linie zabudowy w sposób zgodny z jego nieznacznie poszerzonym obrysem.

Z uwagi na przemysłowy charakter obszaru objętego projektem planu, wyznaczono wyłącznie jeden teren zieleni urządzonej, 1ZP, obejmujący istniejący skwer przy ul. Reymonta. Na pozostałej części obszaru opracowania w miejscach istniejących zadrzewień lub o znacznym udziale gruntu rodzimego, wskazano strefy zieleni, ze szczególnym uwzględnieniem terenów niezagospodarowanych za kompleksem MPWiK. W projekcie ujęto szpalery drzew: projektowane oraz istniejące, do objęcia ochroną – w szczególności szpaler dębowy biegnący wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego na terenie Portu. Wskazano też pojedyncze drzewa do zachowania.

Projekt planu został sporządzony zgodnie z przepisami ochrony środowiska, a wprowadzane funkcje i możliwe do zrealizowania przeznaczenia terenów są zgodne z istniejącymi uwarunkowaniami ekofizjograficznymi. Na obszarze opracowania nie występują tereny i obiekty podlegające ochronie w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. W granicach opracowania projektu planu nie występują obszary chronione w ramach sieci Natura 2000. Przedmiotowy obszar nie wymaga zmiany przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne.

Projekt planu nakłada obowiązek utworzenia zieleni lub powierzchni biologicznie czynnej na powierzchniach niezabudowanych i nieutwardzonych. Dla każdego terenu określono powierzchnię

biologicznie czynną, a także ustalono wskaźnik udziału nawierzchni ziemnej urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację, retencję wód opadowych lub wodę powierzchniową dla wybranych terenów. Obszar objęty projektem planu obejmuje tereny szczególnego zagrożenia powodzią wyznaczone w granicach zgodnych z dokumentem „Mapy zagrożenia powodziowego”, z wyłączeniem faktycznego zasięgu wód powierzchniowych. Obszar opracowania znajduje się poza zasięgiem stref ochronnych ujęć wody pitnej dla Wrocławia i występowaniem głównych zbiorników wód podziemnych.

Projekt planu uwzględnia wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych – określono je szczegółowo w § 6. Wprowadzono strefę ochrony konserwatorskiej na całym obszarze objętym projektem planu – przedmiot ochrony w niej stanowią fragment historycznego układu urbanistycznego dzielnicy Kleczków oraz zespół Portu Miejskiego. W projekcie wskazano budynki w zespole Portu Miejskiego wpisane do rejestru zabytków: budynek zarządu, portierni, magazyn cukru, magazyn drobnicy oraz spichlerz. Wskazano również obiekty znajdujące się w gminnej ewidencji zabytków: lokomotywnię, budynek wagi głównej, basen portowy, nabrzeże basenu z infrastrukturą, wartownię, most przeładunkowy nr 1, przepompownię ścieków i budynek mieszkalny pracowników przepompowni ścieków, bulwar nad rzeką Odrą i wiadukt kolejowy nad ulicą Reymonta – ustalono dla nich szczegółowo przedmiot oraz zasady ochrony. Stały żuraw platformowy, wskazany w piśmie Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jako przedmiot wszczętego postępowania w sprawie wpisu do rejestru zabytków, został wskazany jako obiekt objęty ochroną i również ustalono dla niego zasady ochrony. W projekcie wyznaczono również strefę ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych W oraz wskazano stanowiska archeologiczne.

Regulacje projektu planu nie stoją w sprzeczności z potrzebami obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wymaganiami ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia. Potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami w zakresie miejsc przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową określa § 14 pkt 4.

Rozwiązania zaproponowane w przedmiotowym projekcie planu w pełni uwzględniają walory ekonomiczne nieruchomości i miejsca, w którym się znajduje, poprzez racjonalne wykorzystanie przestrzeni. W trakcie procedury sporządzania projektu planu szczegółowo analizowano i wazono interes publiczny i prywatny, zadbano o poszanowanie prawa własności, w tym w szczególności własności prywatnej. Wpływ na finanse publiczne, w tym budżet gminy przedstawiony jest w prognozie finansowej sporządzonej na potrzeby planu miejscowego.

Obszar objęty projektem planu wyposażony jest w infrastrukturę techniczną, w obszarze opracowania występują: miejska sieć wodociągowa, kanalizacja sanitarna oraz deszczowa, sieć gazowa niskiego ciśnienia, sieć energetyczna wysokiego, średniego i niskiego napięcia wraz ze stacjami elektroenergetycznymi SN/nN oraz sieć ciepłownicza. W zachodniej oraz w południowej części obszaru objętego projektem planu, przez teren 1KWS-WS przebiegają dwie napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu 110 kV – zostały one oznaczone na rysunku, podobnie jak przebieg kolektorów kanalizacyjnych położonych w północnej części obszaru.

Ustalenia projektu 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. W treści § 15 ustalone zostały zasady dotyczące systemów infrastruktury technicznej. Sieci uzbrojenia i system gospodarowania wodami opadowymi oraz roztopowymi zostały dopuszczone wyłącznie jako podziemne lub usytuowane w konstrukcjach drogowych. Dopuszczono zaopatrzenie w ciepło wyłącznie z sieci ciepłowniczej lub z niskoemisyjnych systemów grzewczych oraz zaopatrzenie w energię m. in. z odnawialnych źródeł energii. Szczegółowo opisano sposób postępowania z wodami opadowymi i roztopowymi, aby zagospodarować je w miarę możliwości w miejscu opadu.

Udział społeczeństwa w pracach nad projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w tym również jawność i przejrzystość procedury planistycznej została zapewniona na każdym jej dotychczasowym etapie, 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 23 listopada 2022 r. do dnia 16 grudnia 2022 r.,
- zbieranie wniosków do projektu planu,
- umieszczenie elektronicznej wersji zarządzenia Prezydenta Wrocławia o sposobie rozpatrzenia wniosków do projektu planu na stronie BIP Urzędu Miejskiego,
- umieszczenie na stronie BIP Urzędu Miejskiego wersji elektronicznej projektu planu od etapu opiniowania oraz udzielanie informacji o projekcie planu miejscowego w formie ustnej, pisemnej, papierowej oraz elektronicznej w czasie trwania procedury planistycznej.

Do projektu planu złożono 8 wniosków, o których mowa w art. 17 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Wnioski zostały rozpatrzone zarządzeniem Prezydenta Wrocławia nr 821/24 z dnia 12 września 2024 r.

Projekt planu został zaopiniowany pozytywnie przez instytucje i organy właściwe do opiniowania planu, z zastrzeżeniami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Uwzględniając wskazane uwagi, wprowadzono symbol granicy terenu zamkniętego oraz wykluczono przeznaczenia usługi zdrowia i pomocy społecznej i usługi edukacji z dopuszczalnych przeznaczeń na terenie 1U. W odniesieniu do zapisów nieuwzględnionych należy zaznaczyć, że przedstawiony projekt planu uwzględniał już obowiązywanie przepisów odrębnych w zakresie transportu kolejowego, wskazując na to w ustaleniach szczegółowych dla poszczególnych terenów sąsiadujących z kolejowymi. Wyodrębnianie lokalizacji drzew i krzewów jako czynności także podlegającej wskazanym przepisom stanowiłoby powtórzenie powyższych zapisów oraz nie znajduje szczególnego uzasadnienia z uwagi na to, że samo sadzenie drzew i krzewów nie wymaga uzyskania pozwolenia, a co za tym idzie nie podlega weryfikacji z ustaleniami planu miejscowego. W odniesieniu do zmiany przeznaczenia terenu 1ZP z terenu zieleni urządzonej na teren zieleni naturalnej należy podkreślić, że przeznaczenie przyjęte w projekcie odzwierciedla stan istniejący – teren ten obejmuje niewielki skwer otaczający pomnik.

Skorygowany projekt planu miejscowego przekazano następnie do uzgodnienia przez właściwe instytucje i organy. Na mocy postanowienia nr 942/2024 z dnia 6 grudnia 2024 r., Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków odmówił uzgodnienia przedłożonego projektu. Uwzględniając wskazane uwagi, w projekcie planu wskazano most kolejowy nad rzeką Odrą jako obiekt objęty ochroną konserwatorską. W odniesieniu do nieistniejących części wymienionych w projekcie planu budynków wpisanych do rejestru zabytków, wprowadzono zapis dopuszczający wyłącznie ich odbudowę zachowującą historyczną formę i wymiar pionowy. Uwagi dotyczącej objęcia ochroną konserwatorską elementów małej architektury nie uwzględniono w sposób literalny, mając na uwadze, że zasady i warunki sytuowania obiektów małej architektury stanowią, zgodnie z art. 37a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, przedmiot odrębnego aktu prawa miejscowego, tzw. „uchwały krajobrazowej”. Mając przy tym na uwadze intencję proponowanego przez organ zapisu, listę przedmiotów ochrony w strefie ochrony konserwatorskiej uzupełniono o podpunkt „elementy historycznego zagospodarowania terenu, w tym ogrodzenia i elementy infrastruktury technicznej”. W odniesieniu do obiektów ujętych w gminnej ewidencji zabytków, objęto zakazem zewnętrznego docieplania wszystkie elewacje budynków, oraz wykreślono wskazany obiekt – bulwar nad rzeką Odrą – z uwagi na ujęcie go w granicach projektu planu na podstawie błędnej geometrii źródłowej. Na terenach 2U-P, 3U-P i 3P wprowadzono wydzielenia wewnętrzne służące ograniczeniu maksymalnej wysokości wskazanej przez organ zabudowy. Na terenie 3U-P wprowadzono również strefę zieleni, obejmującą tereny znajdujące się dotychczas w liniach zabudowy. W projekcie uwzględniono również wyznaczenie strefy zieleni na terenie 1P-KKK oraz graficzne oznaczenie drzew znajdujących się na wspomnianym terenie i terenie 1U jako

drzew do zachowania. Dla stanowisk archeologicznych oraz ich zasięgu oddziaływania wskazano na obowiązywanie przepisów odrębnych w zakresie badań archeologicznych.

Ponadto, projekt uzyskał uzgodnienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (decyzja nr 447/RPP/M-1028/2024 z dnia 20 grudnia 2024 r.) pod warunkiem uwzględnienia wskazanych zmian.

Wprowadzono korekty w projekcie uchwały, jednakże w zakresie dotyczącym zapewnienia swobodnego przepływu wód powodziowych oraz powiązanego zakazu nowych nasadzeń w międzywalu nie wprowadzono sugerowanego zapisu. Projekt planu nie zakłada nowych nasadzeń oraz nie wymaga utrzymania lub zwiększania udziału zieleni wysokiej na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią lub w przypadku inwestycji na terenach w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Z kolei wprowadzenie zakazu nasadzeń jako działania niezależnego od inwestycji budowlanych byłoby bezskuteczne z uwagi na to, że działania te nie wymagają uzyskania pozwolenia i weryfikacji z zapisami planu miejscowego.

W odniesieniu do uwag zawartych w piśmie Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta z dnia 27 listopada 2024 r. dotyczących zastosowanych w projekcie pojęć oraz problematyki obsługi komunikacyjnej projektowanego terenu 1PR, po konsultacji z organem odstąpiono od wprowadzania zmian w projekcie planu.

Dnia 12 lutego 2025 r. projekt planu przekazano do ponownego uzgodnienia przez wymienione wyżej instytucje. Postanowienie Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (nr 242/2025 z dnia 4 marca 2025 r.) oraz pismo Zarządu Dróg i Urządzania Miasta (nr TUXP.4371.4.RPW.9944.154018.2025.MK z dnia 5 marca 2025 r.) uzgadniające przedłożony projekt planu wpłynęły po wyznaczonym terminie. Skorygowany projekt uzyskał uzgodnienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (decyzja nr 83/RPP/M-173/2025 z dnia 13 marca 2025 r.) pod warunkiem uwzględnienia zapisów dotyczących zapewnienia swobodnego przepływu wód powodziowych oraz zakazu nowych nasadzeń w rejonie międzywala. Wprowadzono w §7 zapisy dotyczące nie dopuszczenia w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią zieleni wysokiej oraz obiektów ograniczających swobodny przepływ wód powodziowych.

Biorąc powyższe pod uwagę w przedmiotowym projekcie planu przyjęto rozwiązania uwzględniające wszelkie wymagania planowania przestrzennego, 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 ze szczególnymi potrzebami,
 - 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 opracowania ekofizjograficznego oraz analiz: ekonomicznej, społecznej, komunikacyjnej i uwarunkowań infrastrukturalnych.

Projekt planu jest zgodny z wynikami analizy zatwierdzonej uchwałą Nr LXXX/2104/24 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 kwietnia 2024 r. w sprawie aktualności *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarze Wrocławia (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia z 2024 r. poz. 105).

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

W przypadku przedmiotowego planu miejscowego przystąpiono do sporządzania projektu przed wejściem w życie ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. *o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw*, co umożliwiło, zgodnie z art. 67 ust. 3, zastosowanie przepisów przejściowych.

Projekt planu 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 i może być przedmiotem dalszego procedowania.

Projekt nie zawiera danych prawnie chronionych.

DYREKTOR WYDZIAŁU
URBANISTA MIASTA

Przemysław Matyja