

Uzasadnienie

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

Miejscowy plan 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 obszaru objętego planem położony w sąsiedztwie skrzyżowania ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta, znajduje się w granicach obszaru MU – obszary mieszkaniowo-usługowe. Na części terenu obowiązują 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 planem miejscowym, 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 planem 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 Władysława Reymonta, na wschodnim skraju obszaru objętego planem. 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 planem. 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 planem miejscowym dominuje własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym przez trzy podmioty – odrębnych użytkowników posiadają: basen Portu, nabrzeże wraz z 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 bocznicę – część z nich znajduje się w granicach działek użytkowanych wieczysto.

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 planem miejscowym 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 planem 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 zielen. 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 zabudowę budynków zarządu portu i portierni znajdujące się w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkaniowej i skrzyżowania ulicy Kleczkowskiej z ulicą Władysława Reymonta, przyjęto ograniczenia złagodzone. W planie miejscowym uwzględniono wyznaczone w *Studium*... drogę klasy zbiorczej zapewniającą połączenie Kleczkowa ze Szczepinem, oraz kładkę łączącą ul. Osobowicką z okolicą Grobli Kozanowskiej.

Plan miejscowy 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 wydzielen 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-IK – 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 planem, celem zapewnienia dostępu z drogi publicznej do terenów kolejowych. Pomiędzy wyznaczoną drogą a terenem komunikacji kolejowej 1KKK obejmującym nieruchomości PKP S.A. znajdują się bocznice kolejowe 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 planem, 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 planie 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.

Plan miejscowy 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 planu miejscowego nie występują obszary chronione w ramach sieci Natura 2000. Przedmiotowy obszar nie wymaga zgody na zmianę przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne.

Plan miejscowy 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 vegetację, retencję wód opadowych lub wodę powierzchniową dla wybranych terenów. Obszar objęty planem miejscowym 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.

Plan miejscowy uwzględnia wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków, w tym krajobrazów kulturowych – określono je szczegółowo w § 6. Wprowadzono strefę ochrony konserwatorskiej na całym obszarze objętym planem – przedmiot ochrony w niej stanowią fragment historycznego układu urbanistycznego dzielnicy Kleczków oraz zespół Portu Miejskiego. W planie 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 planie wyznaczono również strefę ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych W oraz wskazano stanowiska archeologiczne.

Regulacje 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 planie miejscowym w pełni uwzględniają walory ekonomiczne nieruchomości i miejsca, w którym się znajduje, poprzez racjonalne wykorzystanie przestrzeni. W trakcie procedury sporządzania 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 planem jest wyposażony w infrastrukturę techniczną – występują tam: 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 planem, 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 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 miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w tym również jawność i przejrzystość procedury planistycznej, zostały zapewnione na każdym jej 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,
- umieszczenie na stronie BIP Urzędu Miejskiego Wrocławia skanów otrzymanych opinii i uzgodnień do projektu planu,
- umieszczenie w prasie lokalnej, na stronie BIP Urzędu Miejskiego oraz na tablicach ogłoszeń w budynkach Urzędu Miejskiego, ogłoszenia i obwieszczenia o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i zbieraniu uwag w terminie od dnia 31 marca 2025 r. do dnia 7 maja 2025 r., a także o terminie dyskusji publicznej w dniu 15 kwietnia 2025 r.,
- umieszczenie elektronicznej wersji zarządzenia Prezydenta Wrocławia w sprawie rozpatrzenia uwag do projektu planu na stronie BIP Urzędu Miejskiego.

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 dotyczące 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 międzywała. Wprowadzono w §7 zapisy dotyczące niedopuszczenia w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią zieleni wysokiej oraz obiektów ograniczających swobodny przepływ wód powodziowych.

Po uzgodnieniu projektu przez właściwe instytucje i organy, przystąpiono do jego wyłożenia do publicznego wglądu. W trakcie wyłożenia w wyznaczonym terminie złożono 19 uwag – zostały one rozpatrzone Zarządzeniem nr 2549/25 Prezydenta Wrocławia z dnia 26 maja 2025 r. Nie uwzględniono następujących uwag wniesionych przez:

- 1) Zespół Elektrociepłowni Wrocławskich KOGENERACJA S.A. pismem w dniu 7 maja 2025 r., dla dz. ew. nr 18, AM-6, obręb Kleczków, w sprawie zmiany zapisów §29 ust. 4 pkt 2) na następującą treść: „szerokość drogi w formie wiaduktu wyniesionego co najmniej 6 m ponad rzędną terenu, w liniach rozgraniczających zgodnie z rysunkiem planu miejscowego, przy czym w miejscu wskazanym na rysunku planu miejscowego obowiązuje szerokość w liniach rozgraniczających 40 m”;
- 2) osoby fizyczne, pismami w dniu 7 maja 2025 r., dla obszaru między osiedlem Lokum Porto a kampusem Politechniki Wrocławskiej, w sprawie:
 - a) zmiany przebiegu planowanej drogi tak, by została oddalona od budynków mieszkalnych i nie przecinała terenów pełniących funkcje rekreacyjne oraz wewnątrzosiedlowe,
 - b) przeprowadzenia dodatkowych konsultacji z mieszkańcami osiedla Lokum Porto;

- 3) osobę fizyczną, pismem w dniu 7 maja 2025 r., dla bezpośredniego sąsiedztwa osiedla Lokum Porto, w sprawie:
- a) przesunięcia przebiegu drogi na północny zachód od osiedla – poza istniejący pas torów kolejowych lub bliżej terenów technicznych Politechniki,
 - b) zachowania wałów i terenów zielonych jako obszaru rekreacyjnego i przyrodniczego dostępnego dla mieszkańców i dzikiej fauny.

Poniżej znajduje się uzasadnienie nieuwzględnienia wymienionych uwag:

Dotyczy pkt 1

Wskazany w uwadze parametr jednolitej, minimalnej wysokości, na jakiej ma się znajdować konstrukcja wiaduktu na terenie 2KDZ stanowi zbyt szczegółowe wytyczne na tym etapie – nie opracowano jeszcze projektu technicznego Łącznika Portowego, przez co nie jest znana wysokość, na którą musiałby się wznosić na całej swojej długości.

Niezależnie od tego, zasadniczy postulat uwagi jest spełniony - w projekcie planu zapewniono utrzymanie istniejącego połączenia drogowego między terenami produkcyjnymi rozdzielonymi projektowaną drogą zbiorczą: wyznaczono tereny dróg wewnętrznych 2KR i 3KR, oraz łącznik między nimi przebiegający przez teren drogi zbiorczej – wydzielenie (A) w terenie 3KDZ. Ponadto, dla terenu 2KDZ dopuszczono utrzymanie funkcji produkcyjnej na okres nie dłuższy niż 10 lat od dnia wejścia w życie uchwały, oraz wyznaczono korytarz infrastruktury technicznej, który umożliwi dalsze funkcjonowanie taśmociągu bezterminowo i niezależnie od przekształceń zagospodarowania terenu 2KDZ.

Dotyczy pkt 2 i 3

Przebieg drogi, której dotyczą uwagi został wyznaczony w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, przyjętym uchwałą Nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. – wskazano ją tam jako ulicę układu uzupełniającego o symbolu Z31 – Łącznik Portowy. Jej bieg został już częściowo ustalony w obowiązujących planach miejscowych. Obecnie projektowany odcinek stanowi połączenie między terenami drogowymi wyznaczonymi w następujących planach miejscowych:

- w rejonie Kanału Miejskiego i ulicy Władysława Reymonta we Wrocławiu, uchwalonym uchwałą nr LXXV/1940/23 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 listopada 2023 r.,
- w rejonie ulic: Długiej i Gnieźnieńskiej we Wrocławiu, uchwalonym uchwałą nr LXVII/1756/23 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 kwietnia 2023 r.

Drugi z wymienionych planów obowiązujących obejmuje obszar stanowiący przedmiot złożonych uwag: osiedle Lokum Porto wraz z bezpośrednim sąsiedztwem. Ujęto w nim odcinek Łącznika Portowego zlokalizowany najbliżej osiedla: tereny 2KDZ i 3KDZ, oraz zieleń nadrzeczną – 1WS – wraz z korytarzem drogi oznaczonym jako wydzielenie (A). Wszystkie wymienione tereny znajdują się poza granicami projektu planu w rejonie ulic Kleczkowskiej i Władysława Reymonta oraz rzeki Odry, do którego złożono rozpatrywane uwagi. O ile projekt planu obejmuje swoim zasięgiem niewielką część terenów nadrzecznych na obszarze wskazanym w pkt 3, i wskazuje ich przeznaczenie jako teren m. in. wód powierzchniowych śródlądowych, to znacząca większość wałów i terenów zielonych znajduje się poza zakresem przedmiotowego planu, w granicach wymienionego wcześniej terenu 1WS, wyznaczonego w planie w rejonie ulic Długiej i Gnieźnieńskiej.

W związku z powyższym, uwzględnienie uwag nie jest możliwe – dotyczą one terenów znajdujących się poza zakresem przedmiotowego projektu planu, dla których obowiązuje już inny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W odniesieniu do postulatu przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych, należy wskazać, że przedmiotowy projekt planu był wyłożony do publicznego wglądu w okresie od 31 marca do 22 kwietnia 2025 roku, zaś dnia 15 kwietnia 2025 r. o godzinie 15:30 odbyła się dyskusja publiczna dotycząca rozwiązań przyjętych w projekcie planu. Termin wyłożenia, dyskusji publicznej oraz składania uwag do projektu planu ogłoszono dnia 24 marca 2025 r., między innymi poprzez zamieszczenie ogłoszeń w prasie oraz na Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia. W trakcie wyłożenia oraz dyskusji publicznej nie wpłynęły zapytania dotyczące Łącznika Portowego.

Biorąc powyższe pod uwagę w przedmiotowym planie miejscowym 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,
- potrzeby zapobiegania poważnym awariom i ograniczenia ich skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska,

a także wnioski wynikające z opracowania ekofizjograficznego oraz analiz: ekonomicznej, społecznej, komunikacyjnej i uwarunkowań infrastrukturalnych.

Plan miejscowy 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).

Plan miejscowy 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.

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.